

Навстречу 100-летию со дня рождения В. И. Ленина

«За пятилетие ввести в эксплуатацию 50 километров водопроводных сетей, газифицировать пять тысяч квартир. В 1969 году сдать под монтаж троллейбусное депо».

(Из социалистических обязательств трудящихся города Рубцовска по досрочному выполнению пятилетки и достойной встрече 100-летия со дня рождения В. И. Ленина).

Директивами XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР перед работниками коммунального хозяйства поставлены большие задачи, направленные на развитие важных отраслей хозяйства, таких как строительство жилья, водопровода, дорожное строительство, электротранспорт, газификация квартир, строительство прачечных, выделение поливомоечных, уборочных машин. Решение этих задач способствует повышению уровня обслуживания трудящихся, и для этого государством выделяются огромные средства. Только по нашему городу коммунальному отделу на развитие хозяйства выделено в 1969 году полтора миллиона рублей, без учета средств, предназначенных для строительства жилья.

В городе строится водопровод, канализация, очистные сооружения, дороги, тротуары, троллейбусное депо, прачечная, жилье и другие объекты благоустройства. Во всем этом видна забота партии и правительства о повышении благосостояния советского человека. Ответ на заботу партии и правительства во всех уголках нашей необъятной Родины, во всех коллективах предприятий и строек развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу столетия со дня рождения основателя партии и государства В. И. Ленина. Эту историческую дату наш народ стремится отметить большими производственными успехами, досрочным выполнением пятилетнего плана и повышенных обязательств, взятых на 1969 год.

Одной из важных проблем благоустройства города и обеспечения трудящихся внутригородским современным массовым транспортом является открытие троллейбусного движения. Рубцовск будет первым городом на Алтае, имеющим троллейбусный транспорт. В настоящее время закончено проектирование троллейбусного транспорта первой очереди (на 50 машин с дальнейшим ростом этого числа до 100).

В живописном месте на левом берегу Алея в северо-восточной части города развернулось строительство троллейбусного депо. (Смотри фото). Ведет его коллектив управления № 4 треста № 46 (начальник управления тов. Минеев). На строительной площадке возводится производственный корпус с подсобными помещениями

не только для профилактического ремонта, но и для капитального ремонта троллейбусов. Общая стоимость комплекса 3313000 рублей. Проектом предусмотрено широкое применение средств механизации для выполнения ремонтных и осмотровых работ, где учтен опыт передовых троллейбусных предприятий.

В списке технологического оборудования цеха эксплуатации предусмотрены установка для механизированной мойки троллейбусов; пылесосные установки для очистки троллейбусов; стационарные электрифицированные домкраты, централизованная установка для подачи смазочных масел к местам заправки; электрифицированные тележки с приспособлениями для монтажа и демонтажа подкузовного оборудования.

В комплексе вспомогательного механизированного технологического оборудования троллейбусных ремонтных мастерских предусмотрены современные металлорежущие станки, прессы, молоты, камера для окраски и сушки вагонов, компрессоры и сети сжатого воздуха для питания пневматического инструмента.

Все это даст возможность обслуживать троллейбусный транспорт всеми видами ремонта. При проектировании троллейбусного депо большое внимание уделено быту обслуживающего персонала. В главном корпусе депо запроектированы две комнаты отдыха, столовая, лекционный зал на 160 мест, больница, гардеробная, сушильный шкаф, душ, прачечная, комната техучебы. Для рабочих и служащих депо во втором микрорайоне будет построен 80-ти квартирный дом.

СТРОИТСЯ ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДЕПО

Первой очередью предусматривается построить 12 километров благоустроенных дорог с асфальтовым покрытием. Маршрут троллейбусного движения первой очереди таков. От развернутого кольца в южной части города (проезд предприятия) по проспекту имени Ленина, по ул. Октябрьской, Тихвинской, по улице Алтайской до Перспективного тракта и по Перспективному тракту до ул. Комсомольской; по ул. Комсомольской до ул. Дзержинского, по ул. Дзержинского на проспект им. Ленина. Такой маршрут позволит связать транспортным сообщением южную и северную части города, а также Черемушки.

К 1971 году комфортабельные троллейбусы ЗИУ-5, вместимостью 122 пассажира, пойдут по указанному маршруту с интервалом 3—5 минут. Уже в этом году строителями будет выстроен главный корпус со вспомогательными помещениями и тяговыми подстанциями. В городе появится еще одно коммунальное предприятие, в котором будет занято 322 рабочих и инженерно-технических работников. С пуском в эксплуатацию троллейбусного транспорта высвободится основная часть автобусного парка для обслуживания западной части города и загородных маршрутов.

Для водоснабжения города заканчивается строительство гидроузла, мощностью 100000 кубометров воды в сутки. В 1968 году сдана в эксплуатацию станция первого подъема с промышленным водоводом до очистных сооружений водозабора АТЗ. В 1969 году планируется закончить строительство станции второго подъема с очистными сооружениями; сдать 22 километра коммунального водопровода с установкой по

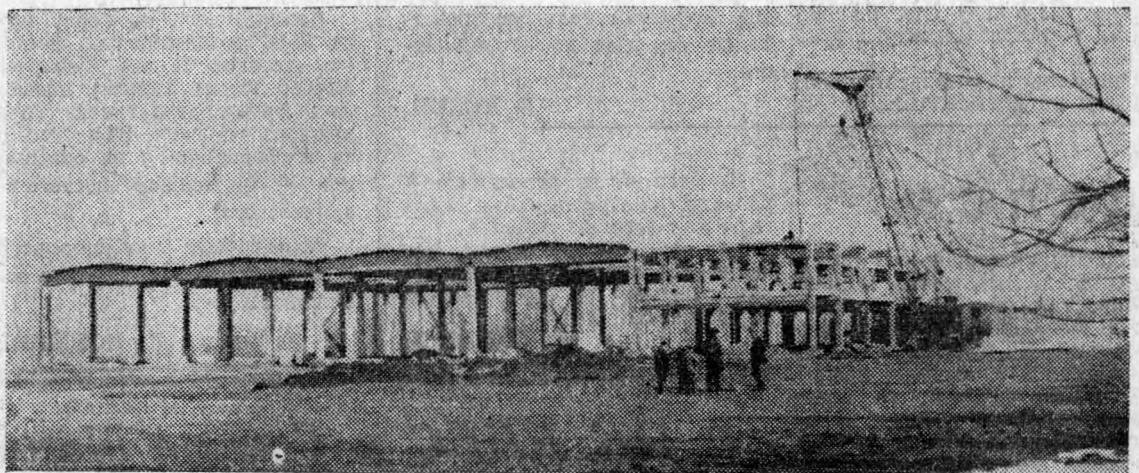
трассе ста водозаборных колонок. Строит коммунальные водоводы пятое управление треста № 46.

Правая нитка коммунального водовода в основном уже уложена. Она проходит от станции второго подъема по ул. Пролетарской, Садовому переулку, ул. Громова, Калинина, Азовской до ул. Танковой. Его мощность 16000 кубометров очищенной воды в сутки. К этому водоводу будет присоединены жилые дома многоэтажной застройки южной, центральной и северной частей города.

Левая нитка водовода, мощностью 16000 кубометров очищенной воды в сутки проложена от станции второго подъема по улицам Осыпенко, Орительной, Шелковниковскому тракту, улице Ломоносова, Ново-Егорьевскому тракту, улицам Стронтельной до Рабочего тракта, Таганрогской, Беломорской и по Рабочему тракту до КПП треста № 46, с установкой 70 водоразборных колонок. С пуском в эксплуатацию коммунальных водоводов в 1969 году резко увеличится подача очищенной воды населению, проживающему в западной части города, а также повысится давление в сети, что обеспечит бесперебойную подачу воды в дома многоэтажной застройки.

В связи с ростом промышленности в городе резко возрастает потребность в воде. Для решения этой проблемы ведутся работы по проектированию водохранилища на реке Склюиха, что даст возможность создать запас воды на критический период в засушливые годы и стабилизировать круглогодичную подачу воды, как для населения города, так и для промышленных предприятий.

Н. ЧАПЛЫГИН,
начальник управления
городского коммунального
хозяйства.



Проверяем выполнение обязательств

В СРОК ЛИ ПОЙДЕТ ТРОЛЛЕЙБУС?

Тихо гудя мощными моторами, троллейбус плавно замирает на остановке. Считанные секунды, и красивая, современная машина отправляется дальше по своему маршруту. Для рубцовчан это уже незаоблачная мечта, а ближайшая реальность, реальность первых двух лет новой пятилетки.

Надо сказать, что в нашем городе сейчас имеется целый ряд строительных объектов, которые для нас особенно важны, жизненно необходимы. К таким объектам относится и строительство троллейбусной линии. Дело в том, что по целому ряду объективных причин наш автобусный парк не удовлетворяет запросов горожан.

Что даст нам троллейбусный парк? По технико-экономическому обоснованию московского института «Гидрокоммундортранс» по проспекту Ленина у нас будут курсировать 25 троллейбусов вместимостью 120 пассажиров каждый с интервалом хода через 4—5 минут. Этого достаточно для перевозки основной массы пассажиров. Имеющийся же автобусный парк вполне справится на других маршрутах. Проблема перевозки рубцовчан будет решена.

Не все горожане хорошо представляют себе строительство троллейбусной линии. Ее условно можно подразделить на четыре основных участка.

Первый участок — это строительство депо, куда входит целый комплекс ремонтных мастерских, блока вспомогательных служб, контрольно-пропускного пункта, мойки и так далее.

Второй участок — строительство и монтаж двух мощных тяговых подстанций, расположенных около девятой школы и на Рубцовском проспекте.

Следующий объект работ — протяжка внешней сети отопительной, водопроводной и канализационных систем. И, наконец, протяжка контактной сети по трассе через весь город при подьезде и на территории депо.

Строительство троллейбусной линии, которое начато в 1968 году, ведут генеральная подрядная организация СУ-26, руководимая тов. Вознесенским, и субподрядчики — «Сибэлектромонтаж», «Сибпромвентиляция», «Сибстальконструкция» и т. д.

Конечно же, горожан сейчас кровно волнует вопрос, в какой стадии находится это строительство, которое должно быть закончено в конце будущего года.

Прямо надо сказать: ведется оно крайне медленными темпами. В 1968 году планировалось израсходовать на строительство 84 тысячи рублей, а израсходовано только 29 тысяч, в следующем году надо было уже полным ходом вести работы и использовать 368 тысяч рублей, а использовано меньше половины — 146,5 тысячи рублей. Далее берем 1970 год. Из выделенных двухсот двадцати тысяч реализовано 167.

Не лучше обстоят дела и в нынешнем году. В настоящее время строители имеют лишь каркас и кровлю ремонтных мастерских, коробку блока вспомогательных помещений. На одну треть выполнены работы по строительству проходной. На внешних сетях лишь вырыта общая траншея и уложены трубы, под тяговые подстанции уложен лишь фундамент.

Не будем далее продолжать этот список. О темпах строительства лучше всего говорят цифры. Ген- и субподрядчикам на этом объекте предстоит использовать около полутора миллионов рублей, а на сегодняшний день, т. е. за три с половиной года, освоено лишь четыреста семьдесят тысяч, т. е. меньше одной третьей части.

Львиная доля вины лежит на строительном управлении № 26. Слишком долго раскачивалось оно с началом работ. С некоторых пор в этом управлении, не без помощи его начальника тов. Вознесенского, появилась не совсем хорошая традиция: захваты-

вать как можно больше объектов в городе, выполнять на них наиболее выгодную работу, а потом «тянуть резину» со сдачей этих объектов.

Так получилось, и со строительством троллейбусной линии. Кирпичную кладку на депо строители выполнили быстро, а с подготовкой помещений для работ сантехников, монтажников, электриков не торопятся. Срываю один срок за другим.

Смешно говорить, но из запланированных на освоение в этом году двухсот тысяч рублей СУ-26, находясь в роли генподрядчика, не использовало пока и семидесяти тысяч рублей. Оно только в августе началось здесь работы после неоднократных нареканий со стороны руководителей коммунального хозяйства города.

Рубцовчане могли видеть летом, как бригада В. В. Шеяна из «Сибэлектромонтажа» интенсивно вела на проспекте Ленина установку опор контактной сети. Но и этой бригаде строители из СУ-26 «поставили палки в колеса». Они не успевают за монтажниками рыть траншею под кабель уличного освещения. Поскольку со всего проспекта нельзя сразу снимать все старое освещение, работы по установке опор приостановлены. Уже месяц бригада Шеяна ждет неработающих строителей из СУ-26.

Сейчас с наступлением осенних дождливых дней строителям нужно срочно побеспокоиться о закрытии теплосети, о подготовке площадок в депо под вентиляторы и калориферы, о сдаче под монтаж оборудования первой подстанции и других неотложных работах. Кстати говоря, упомянутая подстанция должна была сдаваться в мае, а там до сих пор нет окон, дверей, не оштукатурены стены.

Когда будут выполнены все эти работы? Не пора ли этот вопрос поставить перед начальником СУ-26 тов. Вознесенским со всей серьезностью, со всей партийной строгостью? Ведь речь идет об ударной стройке нашего города, об объекте, скорейшая сдача которого жизненно необходима рубцовчанам.

Г. РУСАНОВ.

На ударных стройках города

Должна быть четкая организация

Городу нужен общественный транспорт. Нужна троллейбусная линия. О троллейбусе в Рубцовске говорят давно, сложилось мнение, что дело движется ни шатко, ни валко. Нужна объективная информация: что делается на стройке?

С этим вопросом мы обратились в плановый отдел треста № 46. Вот что рассказал начальник этого отдела Николай Михайлович Червов.

— Строительство троллейбусного парка началось в 1968 году и если говорить о темпах, то они, конечно, неудовлетворительны. Причин было много и они разные—это уже в прошлом. Нас, естественно, интересует, что делается сейчас. По плану троллейбус в Рубцовске должен быть сдан к концу 1973 года. Сумеет ли мы за полтора года освоить объем оставшихся работ? Многое зависит от финансирования, но многое и от темпов самих работ. Если говорить о темпах, то нельзя не сказать о том, что стройка объявлена ударной комсомольско-молодежной, и в этом смысле комсомольцы города неплохо взялись за дело. Однако более полную информацию о работе комсомольцев вы можете получить в горкоме комсомола или в строительном управлении № 26 у тов. Вознесенского.

Итак, горком комсомола. Информацию дает заместитель начальника штаба комсомольско-молодежной ударной стройки Виктор Чуйков.

— 12 июня этого года комсомольцы города впервые вышли на ударную стройку. Это в основном были активисты заводов, секретари цеховых организаций и других учреждений — человек 60 было. Надо сказать, по решению бюро горкома каждый комсомолец должен отработать 9 часов. Прикажитесь, что может сделать вся комсомольцы города.

Что уже сделано? Комсомольцы в основном работают на рытье траншеи под силовую кабель от подстанции в районе РЗЗ для тяговой подстанции у троллейбусного парка. Работа ручная, механизмы там пускать нельзя, так как траншея проходит в зоне пролегания кабелей городской телефонной сети. Трасса имеет сложный профиль: в нескольких местах кабель придется прокладывать под автострадами и полотном железной дороги.

В общем, ребята горячо взялись за дело. Вот сегодня, например, группа комсомольцев «Алтайсельмаша» будет работать на здании троллейбусного парка.

Виктор здесь же снял телефонную трубку и вызвал секретаря заводского комитета комсомола Юрия Христенко:

— Ну, как, Юра, будут сегодня твои комсомольцы на троллейбусном? Будут. Тридцать человек? Отлично.

О том, как работают комсомольцы, мы расскажем в другой раз. А пока вот о чем. Выкопанная комсомольцами траншея в результате последних ливневых дождей местами замыта, значит копать придется снова. Дождю это в вину не поставишь, он не согласуется с графиком работы людей.

Но, по-видимому, с этим графиком земляных работ должны были согласованно работать строители, которым надлежит прокладывать обсадные трубы под полотном дороги, и кабелеукладчики—иначе какой смысл было копать траншею. Тем более, что дожди теперь предсказываются синоптиками задолго до их появления.

Делать какое-то обобщение пока рано. Работа оживилась, в работу включился большой резерв—комсомольцы города. Строителям надо умно использовать этот резерв. Должна быть четкая организация работ, графики должны быть составлены не только для комсомольцев. И это касается прежде всего руководителей строительного управления № 26, ведущего основные работы на стройке.

В. ЧЕРНОУСОВ

На пусковых объектах

ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ

ДЕПО

Теперь уже можно определенно сказать, что людям здесь будет хорошо и удобно работать. Инженеры спроектировали, а строители воплотили в материале современное, благоустроенное троллейбусное депо с отличным бытовым корпусом. Вместе с начальником троллейбусного управления Виктором Тимофеевичем Бирюковым мы обходим бытовые помещения первого и второго этажа. Правда, здесь еще не сделана чистовая побелка и покраска, но это буквально вопрос нескольких дней. Зато и в таком, так сказать, черновом виде административно-бытовой корпус выглядит внушительно. Душевые, санузлы, комнаты гигиены, комнаты отдыха, кабинеты для различных служб — все это даст возможность людям производительно трудиться.

А чего стоит красный уголок! Его с полным правом можно назвать рабочим клубом, потому что это довольно вместительное помещение. Есть в бытовом корпусе и помещение для столовой с раздаткой. Внушительно выглядит и само троллейбусное депо. Его пролеты светлые, просторные. Здесь предстоит разместить оборудование, которое поможет слесарям, электрикам и другим работникам депо поставить на современный уровень техническое обслуживание троллейбусов, а стало быть, обеспечить высокий процент их выхода на линию. Имеются подсобные помещения, где разместятся цехи депо. Сейчас работы на этом объекте вступили в фазу своего завершения. Но практика показывает, что финал на любой стройке — этап не менее трудный, чем ее начало.

— Видите, вон крупными буквами на фасаде здания написано: «Сдадим объект в сентябре!» — говорит прораб Владимир Николаевич Каркавин. — Сроки поджимают, а работы еще много. Составлены графики работ, но нередко они нарушаются. Особенно по причине нечеткого материально-технического снабжения. Поэтому мы вынуждены использовать квалифицированных каменщиков, бетонщиков, плотников на второстепенных работах. В то же время срывается совмещенный график подготовки фронта работ для субподрядчиков. А в целом то и дело отодвигаются сроки окончания пуска тех или иных подразделений объекта.

Прораб очень молод, лишь два года назад он окончил строительный факультет Алтайского политехнического. Но в курс дела вошел быстро, научился не теряться в любой обстановке. Пока мы беседовали, в будку к прорабу то и дело заходили люди. Владимир Николаевич четко и быстро отдавал распоряжения, чувствуется, что люди здесь его уважают. На видном месте у бригадных бытовок висит доска показателей. На ней итоги работы бригад за предыдущий день. Тут уж Каркавин времени не жалеет, чтобы к утру люди знали, кто и как работал, у кого какой заработок. Результаты сравниваются на бригадных пятиминутках. Члены бригад делают для себя выводы, в соревновании равнодушных нет. Выработка в бригадах довольно высокая.

— Когда доброе снабжение, — замечает бригадир комплексной бригады Мария Артемовна Павлюченко, — то наши люди лишней минуты не истратят зря.

Коммунист Павлюченко недавно второй раз избрана депутатом городского Совета. В ее бригаде пятнадцать человек, но они стоят тридцати посредственных рабочих, потому как трудятся действительно за двоих. Бригада работает на объекте с января нынешнего года. Только кровельных работ она выполнила свыше четырех тысяч квадратных метров. Выполнен также большой объем бетонных, земляных и иных работ на объекте. Уже в течение нескольких месяцев бригада занимает в СУ-26 первое место. Соревнуются они с бригадой Киреева, выполняющей подобные же работы на строительстве животноводческого комплекса для совхоза-техникума. В бригаде Киреева не совсем ладно с трудовой дисциплиной, поэтому она и не может добиться первенства. Не худо бы одним передать, а другим перенять опыт организации коллектива. Тем более, что в бригаде Павлюченко боевой профгруппорг Анна Ивановна Буболева — хороший помощник бригадиру.

Соревнование внутри бригады выдвинуло на правый фланг таких, как старейшая на стройках города работница Прасковья Александровна Наломова, молодой стропальщик, землекоп и кровельщик Александр Погорельский, знаток всех строительных профессий Анатолий Речкин, бывший бетонщик, а теперь монтажник Юрий Борисов. Они задают тон в соревновании. Но, назвав имена передовиков, мы ничуть не умаляем заслуг остальных членов бригады. На завершающем этапе строительства де-

по эта бригада особенно остро сознает, как ждут рубцовчане пуска нового вида транспорта в городе. И поэтому старается работать еще лучше.

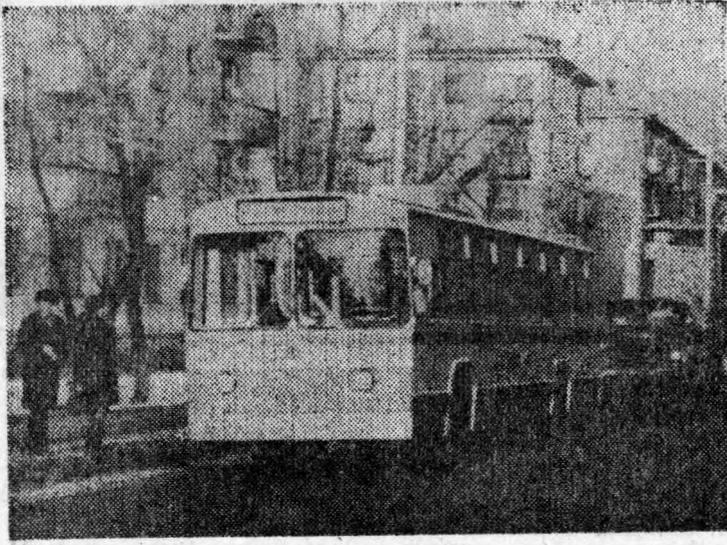
Депо занимает довольно внушительную территорию. Периметр его ограды около километра. Только беда в том, что до сих пор не поставлено ни метра этой ограды. Буквально на днях заказчик, да и то не окончательно, принял решение о том, какой должна быть ограда, то есть из чего ее строить. А между тем ограда нужна как воздух. В июле начинают поступать троллейбусы. Их надо будет поставить в надежное место. С северной части территории прорабство СУ-25, руководимое Б. И. Брехтом, делает большую асфальтированную площадку для стоянки троллейбусов. Работа здесь спорится. Конечно же, к прибытию в город первых машин асфальтированная стоянка для них будет готова. Но ограда все-таки нужна и как можно скорее.

Все инженерные коммуникации к депо подведены. Смонтирована сантехника. Электрики заканчивают установку опор на территории депо. По словам прораба В. Н. Каркавина, рабочей силы на этом объекте сейчас хватает.

— Особенно здорово выручила нас бригада каменщиков Владимира Карнаухова, прибывшая на помощь из СУ-23, — замечает он, — за две-три последние недели здорово потянула она работы по возведению кирпичной кладки как внутри здания, так и снаружи. Обеспечен фронт работ для бетонщиков. Дела сразу пошли веселее. Отлично работает звено каменщиков Тамары Филипповны Самариной. Входит звено в бригаду Михаила Михайловича Сударикова, известную не только в нашем управлении. Только добрые слова можно сказать в адрес наших субподрядчиков — отделочников бригады Телегиной из СУ-34. Они довольно быстро ведут к финишу последние участки отделочных работ.

Все это дает основание надеяться, что в сентябре троллейбусное депо, как один из важнейших объектов комплекса, будет закончено. Однако есть опасения, что к этому времени нельзя будет полным ходом начать монтаж станков, агрегатов механического цеха. Потому что заказчик до сих пор не начал поставку этого оборудования. Кое-кто считает, что на первых порах, мол, пока троллейбусы новые, можно обойтись и без механического цеха. Но это опасная тенденция, она лишь расхолаживает как заказчика, так и подрядчика. Объект должен быть сдан в эксплуатацию в таком виде, в каком он предусмотрен проектом.

Н. СТЕПИН.



ПЕРВЫЙ ТРОЛЛЕЙБУС

РЕПОРТАЖ

Рубцовские строители в шутку говорят, что они заключили с зимой договор, согласно которому до конца года должна сохраняться благоприятная для завершения строительства пусковых объектов погода. Ну, а если серьезно, то умеренность ноября и декабря нынче пришлась действительно кстати.

Минувшая суббота, словно по заказу, выдалась солнечной, теплой, праздничной. В этот день из ворот депо на старт первого пробного рейса по первому в Рубцовске маршруту вышел первый красавец-троллейбус. Равнодушных в этот момент на территории депо не было. Волнение, радость, предвкушение неизведанного владыки, пожалуй, всеми — от неопытных водителей — девчат до людей солидных, ответственных, познавших в жизни цену масштабным свершениям.

В числе почетных участников рейса — председатель исполкома горсовета Н. С. Гладышев, его заместитель В. И. Дорошков, заведующий строительным отделом горкома КПСС А. С. Шипулин, начальник горкомхоза Н. Н. Чаплыгин, начальник троллейбусного управления В. Т. Бирюков, представители треста № 46, субподрядных организаций, специалисты, передовые рабочие.

Группа, на первый взгляд, большая, но когда вошли в салон — сразу стало очевидным одно из первых достоинств троллейбуса: большая вместительность. Проект машины предусматривает одновременную перевозку 126 пассажиров.

Старт в 2 часа 50 минут. За рулем — опытный водитель — наставник из г. Березники Николай Петрович Мамаев. Он приехал в Рубцовск неделю назад, чтобы доводить «до кондиции» нашу молодежь, и вот оказался удостоенным чести первым пройти по маршруту новой линии. Николай Петрович плавно нажимает на педаль реостата, в окне троллейбуса вспыхивает солнечный блик, и мы легко выкатываемся с территории депо на Перспективный тракт. Поехали...

Какими были первые ощущения? Не знаю, у кого как, а у меня лично была боязнь, что вот сейчас что-то где-то

шелкнет, слетит штанга с контактного провода, случится конфуз. Я даже успокоительный довод приготовил: «Ничего, это же первые шаги. Человек и тот год учится ходить, а уж троллейбусу-то можно позволить две-три недели «похромать».

Ничего подобного! Наш первый рубцовский троллейбус плыл по Перспективному тракту плавно и уверенно, и даже рессоры у него не скрипели. Виктор Тимофеевич Бирюков объяснял, что машины эти новой модели — ЗИЛ-9, и рессор нет вовсе: амортизаторами служат специальные пневматические подушки.

Одно из самых ярких впечатлений от рейса — реакция рубцовчан на появление троллейбуса. Символически эту реакцию можно изобразить в виде лица с широко открытыми глазами и улыбающимся ртом. Вот женщина, перебегающая дорогу, замерла, как замороженная, глядя на нас. Вот группа мальчишек бросает в воздух шапки. Вот возле загса — это когда мы ехали обратно — жених вышел из разряженной «Волги» и замешкался. Невеста увлекает его к входу в загс, а он не может оторвать взгляда от троллейбуса. Прости его, невеста, за это раздвоение: он ведь не виноват, что один праздник в его жизни совпал с другим праздником — теперь уже нашим общим.

Первую остановку мы сделали на улице Комсомольской неподалеку от рынка АТЗ. Перед нами энергетика со спецмашины шунтировали секционные. Это лишний раз напомнило о том, что одна из важных целей пробного рейса — выявление недоделок на линии и силовых подстанциях. Кстати, возле первой подстанции (район школы № 9) в троллейбус села группа монтажников и наладчиков из «Запсибэлектромонтажа». Сейчас это самые ответственные люди на линии. От них зависят сроки окончания наладочных работ на подстанциях и, следовательно, пуск троллейбусов в эксплуатацию. Начальник участка Н. Я. Солдатенко, руководитель наладчиков Ю. М. Тихомиров, инженер-наладчик Б. Почуфаров

и другие представители участка считают реальным сроком окончания работ — предновогодние дни.

Инженер-наладчик Борис Почуфаров сел в троллейбус в районе второй тяговой подстанции, это возле остановки «Рубцовский проспект». Здесь произошел непредвиденный случай: вместе с Почуфаровым в салон скользнул ожидавший автобус электрик с «Алтайсельмаша» Василий Михайлович. Он быстро понял свою ошибку и попросил высадить его, но все-таки метров триста-четыре метра невольно проехал на троллейбусе «зайцем». Забавно, что фамилия Василия Михайловича — Зайцев.

А чуть дальше случился отнюдь не забавный эпизод. Неподалеку от завода «Алтайсельмаш» справа от дороги оказался вскрытым колодец водопроводной системы. Через проспект рекой течет вода. Часть дороги нарушена. Ведутся работы

без согласования с горисполкомом. Представителям предприятий следует учесть на будущее, что ответственность за бесперебойную работу транспорта лежит и на них.

На обратном пути, вскоре после поворота на круге в южном конце проспекта В. И. Ленина, нам повстречался второй троллейбус. Его вел начальник маршрута Н. М. Казаков. А молодые водители сидели в салоне. Как известно, эти парни и девчата учились в Новосибирске. Сдавали теорию, «катались» за рулем троллейбуса по Красному проспекту и другим улицам столицы Сибири. Но все-таки им многое еще предстоит приобрести. И главное — опыт. Под руководством водителей-наставников они будут практиковаться вечерами в езде в районе депо (днем напряжение с линии будет сниматься для завершения наладочных работ на подстанциях и самой линии).

Наш рейс закончился в три часа сорок пять минут. Восемнадцатикилометровый маршрут был пройден за 55 минут. Когда троллейбусы выйдут на линию и возьмут пассажиров, они будут совершать этот путь, учитывая остановки, около часа 10 минут. Интервал движения в часы пик — три минуты, в обычное время — пять-шесть минут.

Вопрос к первому водителю троллейбуса в Рубцовске Н. П. Мамаеву: «Каковы впечатления о городе, о линии?».

— Город уютный. Дороги на маршруте хорошие. Линия «мягкая»: продольно-цепная. У нас в Березниках линии на растяжках — жесткие. Кстати, ваши строители, монтажники и наладчики — молодцы. Не знаю, как пойдет дальше, но в первом пробном рейсе неполадок могло быть и больше. А тут практически — никаких.

Что ж, окончательные выводы делать действительно рано, но первые поздравления строителям хочется принести. Спасибо, товарищи из треста № 46, из «Запсибэлектромонтажа» и других субподрядных организаций еще за один хороший подарок рубцовчанам!

Л. СТРИЖКИН.

Фото Н. Пустынникова.

Помните? Митинг на площади им. Ленина, много приветственных слов в адрес строителей и работников троллейбусного управления, плакат в руках школьников «Дашь троллейбус!» и они сами, выстроившиеся перед алой лентой. И вот под аплодисменты в четыре часа дня 28 декабря 1973 года первый троллейбус под номером 04, управляемый Михаилом Никоненко, положил начало движению троллейбусов в нашем городе.

Нелепким был первый год для всех служб троллейбусного управления. Это был год напряженной работы и дальнейшего строительства. Росли новые здания, благоустривались существующие. В двухэтажном помещении, удобно разместились старшие мастера и специалисты. Оборудовано помещение для инструментально-раздаточной. В реконструированных помещениях трудятся теперь рабочие обмоточного, обойного, ремонтно-заготовительного цехов. Для стоянки автомашин построен закрытый гараж. Собственными силами построен закрытый склад-навес, благоустроены обе тяговые подстанции.

Прошедший год можно назвать и годом подъема творческой активности работников троллейбусного управления. Одним из лучших новаторов производства по праву считается аккумуляторщик Арнольд Друккер. Восемь рацпредложений, давших экономический эффект 2,1 тыс. рублей, — весомый вклад творческой мысли новатора. Среди рационализа-

торов имена старшего мастера участка планового ремонта Геннадия Федоровича Позднякова, слесаря электроцеха Николая Зеленина. Десять новаторов производства представлены к награждению почетной грамотой краевого управления НТО.

шего место нахождения машины. Соблюдение графика строго контролируется службой движения. Этой же цели служит и работа созданной в управлении технической комиссии по анализу возвратов троллейбусов. По вторникам собираются специалисты и

шофер — электромонтер Владимир Павлович Калинин.

...Наш троллейбус быстро движется по маршруту. Вот и южное кольцо. Немногие знают, что в будущем году здесь намечено строительство конечной станции. В новом просторном здании разместится павильон с комнатой отдыха, с буфетом и диспетчерской.

Планы на будущее немалые. Московским институтом «Гипрокоммундортранс» разрабатывается документация на строительство второго маршрута троллейбуса. Планируется он по улице Пролетарской.

Заканчивается маршрут, скоро остановка. Примерно 50 тысяч рубцовчан использовали сегодня троллейбус для поездки на работу, за покупками, в школу, в гости и просто посмотреть город. Им помог троллейбус. За 11 месяцев 1974 года троллейбусы перевезли 17 миллионов 406 тысяч пассажиров. А теперь развернем бланк отчета о выполнении производственных показателей и посмотрим на нашу работу взглядом экономиста. План перевозки пассажиров за 1974 год выполнен на 110,2 процента, коэффициент использования парка составил 67,2 при плане 66,9. Пробег — 1 миллион 727 тысяч километров, то есть 104,3 процента выполнения плана.

Таков наш рубцовский троллейбус.

В. МАРЧЕНКО,
главный инженер Рубцовского троллейбусного управления.

С е г о д н я, г о д с п у с т я

Рано утром в любую погоду выходят из депо троллейбусы. Для того, чтобы машина работала нормально, над ней потрудились многие. Одна из основных служб — служба эксплуатации. Здесь троллейбусы подвергаются тщательному осмотру. Подлинными мастерами своего дела зарекомендовали себя слесари-электрики В. С. Ефремов, А. А. Винников, слесари-сантехники А. С. Никулин, В. Т. Мирошниченко, М. Д. Калашников.

Дают разрешение на выезд диспетчеры по выпуску Раиса Максимовна Шепелева и Анна Васильевна Грушевская. Они же исполняют обязанности линейного диспетчера. «Троллейбус №... у шестой школы», — слышите вы голос водителя в салоне и ответ диспетчера, отметив-

обсуждают вопросы, связанные с нарушением графика движения троллейбусов по маршруту.

Работа комиссии весьма ощутима. За декабрь на 24 число имело место пять возвратов троллейбусов с маршрута, в то время как за октябрь было 17. Это итог еженедельных занятий с диспетчерами, обмен передовым опытом, качественный ремонт и четкое взаимодействие служб.

Бесперебойное электрообеспечение контактной сети — также одно из главных условий нормальной работы. Это забота энергохозяйства. Здесь хорошо работают, показывают пример исполнения обязанностей инженер-релейщик Владимир Буньков, электромонтер подстанции Александр Гутковский,

Водитель троллейбуса

Многие рубцовчане наверняка и сейчас очень хорошо помнят, как чуть больше года тому назад по улицам нашего города прошел первый троллейбус. Это было запоминающееся событие. Горожане с удивлением, с радостным возбуждением смотрели за движением прекрасных машин—ЗИУ-9. Видел, чувствовал, вместе радовался со своими земляками и Михаил Никоненко — он тогда сидел за рулем троллейбуса, был его водителем.

Это событие для Михаила было праздничным еще и потому, что молодой, только созданный коллектив троллейбусного управления поручил ему принять из рук строителей символический ключ. Михаил принял его и от имени своих товарищей заверил всех присутствующих, что они сумеют завоевать широкую популярность среди горожан хорошо организованной работой нового вида транспорта, культурой обслуживания пассажиров.

Первые итоги работы как раз и подтвердили слова молодого водителя, комсомольца, сказанные на открытии троллейбусного движения в городе. Годовой план по перевозке пассажиров в прошлом году был выполнен досрочно.

— Мне припоминаются слова, сказанные одной работницей тракторного завода, — рассказывает М. Никоненко. — Хотя и были сказаны они в шуточной форме, но в значительной степени отображают действительное положение. Она сказала, что вы, мол, водители троллейбусов, разбаловали нас, пассажиров: когда-то нам приходилось выходить на автобусные остановки за час и более до начала работы. Сейчас же минут за двадцать выходишь на остановку и успеваешь на завод вовремя.

На наш взгляд, эти слова могут подтвердить очень многие пассажиры, непосредственно пользующиеся троллейбусом. А это надо понимать как высокую оценку всей организации работы троллейбусного парка.

Рано, очень рано начинается день у водителей первой смены. Им приходится вставать в 4 часа утра, а в 5 часов 28 минут из парка выходит первый троллейбус.

Очень хорош утренний зимний город. Проезжая еще по безлюдным улицам, водитель видит, как вспыхивают разноцветными огнями окна домов. Город просыпается, готовится к трудовому дню. Первыми на остановки приходят представи-

тели рабочего класса. Молодые люди и убеленные седной ветераны по-деловому входят в салон троллейбуса, сдержанно приветствуя друг друга. К 7 часам утра на городские улицы выходят тысячи людей. Все они спешат на работу.

Своевременно, быстро доставить их к месту работы — очень ответственное дело. И с ним прекрасно справляется водительский состав троллейбусного управления.

— Люблю утренний город, с удовольствием чувствую за спиной в салоне десятки пассажиров, самых разных, но спаянных одним стремлением — своевременно прибыть к месту работы, — не спеша рассказывает Михаил. — Здесь от водителя требуется особое внимание. Вот уже ездю по городу второй год, намотал, как говорят, более 70 тысяч километров, а к этим утренним часам привыкнуть не могу.

В комсомольско-молодежном экипаже троллейбуса 04 два водителя — Михаил Никоненко и Нина Корнева. Прошлый год они закончили с хорошими производственными показателями и в социалистическом соревновании среди экипажей заняли одно из первых мест. Они борются за звание экипажа отличного обслуживания.

На комсомольско-молодежном собрании парка, состоявшемся в конце декабря прошлого года, Михаил выступил инициатором соревнования за досрочное выполнение годового производственного плана по перевозке пассажиров, за экономию, бережливость, за высокую культуру обслуживания пассажиров. Этот почин подхвачен всеми экипажами троллейбусного парка. И первые предварительные итоги за два месяца 1975 года, последнего года пятилетки, говорят о том, что экипажи уверенно выполняют свои обязательства.

Пассажиры часто слышат разговор водителя с диспетчерской службой парка. Обычно он докладывает диспетчеру остановку и номер троллейбуса. Эти доклады водителей дают возможность строго регулировать движение троллейбусов на всей линии.

И если вам, читатель, придется услышать, что на остановке троллейбус 04, то знайте, что за рулем его сидит один из членов комсомольско-молодежного экипажа — Михаил Никоненко или Нина Корнева, что они борются за отличное обслуживание пассажиров.

А. ФЕДОРОВ.

XXIV съезд нашей партии определил главную задачу девятой пятилетки, которая состоит в том, чтобы обеспечить значительный подъем материального и культурного уровня жизни советского народа.

Для выполнения этой задачи программой девятой пятилетки было предусмотрено строительство большого количества социально-культурных и коммунальных объектов. В нашем же городе планировалось строительство и ввод в эксплуатацию троллейбусного транспорта.

Проблема транспорта в городе стояла очень остро. Ведь с количественным ростом в городе учебных, культурных заведений и промышленных предприятий увеличивался и объем пассажиро-перевозок. Существующее единственное пассажирское автохозяйство не в состоянии было справиться с такой задачей.

Вот почему в решениях городского комитета партии и городского исполнительного комитета и социалистических обязательствах города ввод в эксплуатацию троллейбусного транспорта являлся одной из главных задач.

Строительство троллейбусного парка вело СУ-26 и семь субподрядных организаций. Объем строительных работ был довольно большой. Предстояло построить депо со всеми инженерными коммуникациями, гаражи, склады, диспетчерскую, проходную, две тяговые подстанции, поставить 564 металлические опоры, подвесить 18 км контактной сети и проложить кабельных линий более 16 км, а также по всей трассе троллейбуса надлежало построить асфальтированные дороги.

Строителям пришлось туго. Помимо сжатых сроков, положение усложнялось тем, что механизировать работы по рытью кабельных траншей было нельзя, так как трасса шла по улицам города, перенасыщенным

О т с ъ е з да к с ъ е з ду

Маршрут девятой пятилетки

всевозможными коммуникациями.

Решением горкома партии и горсовета в 1973 году строительство троллейбусного транспорта объявлено народной стройкой. Был сформирован штаб стройки. Возглавлял его секретарь горкома П. Ф. Красиков. В состав штаба вошли председатель горисполкома, управляющий трестом № 46, директор троллейбусного депо и представитель из горкома комсомола.

Штаб оперативно решал вопросы по ликвидации простоев, поставке материалов, организации рабочей силы. Жители города оказали большую помощь при рытье кабельных траншей и прокладке кабеля.

В этой работе участвовали почти все предприятия и учреждения города, школы, техникумы. Необходимо отметить также большую помощь АТЗ, РЗЗ, АЗТЭ, АСМ в поставке металлических труб для опор контактной сети и при изготовлении нестандартного оборудования для ремонтных мастерских депо.

Хорошо трудились коллективы СУ-25 на строительстве дорог, СУ-34 — на отделочных работах. Но особенно необходимо отметить работу коллектива Запсибэлектромонтажа. На его долю выпал большой объем электро-монтажных работ и монтаж контактной сети. Дело для них было незначительное. С таким монтажом работники встретились впервые. Инициативные мастера В. В. Шиян и П. Я. Самойлов возглавили эту работу. Монтажники проявили техническую грамотность и с помощью уже набранных

людей для эксплуатации служб энергоснабжения троллейбусного управления справились с этой работой и выполнили монтаж контактной сети на хорошо. Это и подтверждается безаварийной эксплуатацией контактных сетей на протяжении полутора лет.

И вот наступило 28 декабря 1973 года. Знаменательный день для всех рубцовчан. На проспекте Ленина собрались горожане на митинг. Пятнадцать троллейбусов замерли на проспекте Ленина.

Строители вручили нам символический ключ от депо. П. Ф. Красиков разрезает ленточку, и троллейбусы с первыми пассажирами пошли по улицам города.

С этой минуты был введен в эксплуатацию троллейбусный транспорт, практически решена проблема перевозки пассажиров в восточной части города и намного улучшилось движение автобусов в западной части города за счет снятия их с первого маршрута.

На первых порах было трудно. Приходилось монтировать технологическое оборудование, которое поступало уже после пуска троллейбуса, организовывать рабочие места на всех участках, а людям приходилось осваивать новые специальности.

Силами инженерно-технических работников управления была подготовлена часть водителей непосредственно у себя в депо. За год работы были обучены специалисты по ремонту троллейбусов, контактной сети и другим специальностям. Шло становление коллектива.

За полтора года существ-

ования в троллейбусном управлении был воспитан ряд передовиков производства. Лучшими из них являются водители троллейбусов: С. И. Хорин, Г. М. Тузков, Н. Н. Корнева, Ю. М. Бескровный. Отлично зарекомендовали себя в работе слесари-ремонтники А. Г. Образцов, А. Г. Квартин, слесари-контактники М. И. Рапохин, А. В. Белкин, дежурные тяговых подстанций Л. В. Суликова и Л. К. Павлова.

За полтора года троллейбусным управлением перевезено около 30 млн. пассажиров, регулярность движения на линии составляет 98,2 процента.

За высокие технико-экономические показатели в 1974 году управление дважды — в первом и четвертом кварталах было присуждено первое место в социалистическом соревновании среди автотранспортных предприятий города.

Находясь в преддверии работы XXV съезда партии, коллектив троллейбусного управления взял на себя повышенные обязательства: перевезти сверх плана свыше двух миллионов пассажиров и бороться за присвоение звания «Предприятие коммунистического труда».

Десятая пятилетка для троллейбусного управления будет знаменательной тем, что вступит в эксплуатацию второй маршрут троллейбусного движения, который пройдет по улицам Пролетарской, переулку Улежниковой, улице Комсомольской, Октябрьской, Тихвинской, Алтайской, Перспективному тракту, т. е. свяжет южную и северную части города с железнодорожным вокзалом.

Планируется также строительство третьего маршрута троллейбуса, который по путепроводу через железную дорогу на улице Калинина свяжет район Сад-города с восточной частью Рубцовска.

В. БИРЮКОВ,
начальник троллейбусного управления.

В поле зрения — требовательность

Партийная организация троллейбусного управления сформировалась и организовалась, как и само управление, совсем недавно. Немногим более года тому, в сентябре прошло первое отчетно-выборное партийное собрание, на котором говорилось об организаторской и массово-политической работе партийной организации по претворению в жизнь планов, стоящих перед коллективом.

Период его становления — это создание боевой партийной организации, способной повести рабочих, инженерно-технических работников и служащих на выполнение более сложных задач. А это, естественно, очень сложный процесс, поскольку организация состоит из коммунистов, пришедших с других предприятий и организаций города или приехавших из других городов страны. Необходимо сплотиться, выработать определенные традиции.

Одним из моментов в жизни партийной организации стал выход в свет постановления ЦК КПСС «О состоянии критики и самокритики в Тамбовской областной/партийной организации».

В апреле мы провели партийное собрание с этой повесткой дня, где взяли главные ориентиры в работе партийной организации по устранению недостатков, по повышению боевостности и оказанию большого влияния на массы.

Главным направлением в этом плане стало повышение чувства ответственности каждого коммуниста за порученный участок работы. Об этом состоялся разговор на партсобрании в мае. На нем подверглись критике работа профсоюзной организации — по организации социалистического соревнования и его гласности, комсомольской организации — по вовлечению молодежи в активную производственную деятельность. Отмечали, что 10 коммунистов оказались не охваченными партийными поручениями и не было должного спроса за их выполнение, что не каждый коммунист является примером для беспартийных. Прозвучали серьезные замечания и в адрес партбюро. Приняли постановление, в котором коммунисты поручили партийному бюро считать одной из главных задач в своей работе повышение чувства ответственности каждого коммуниста за порученный участок работы, создавать обстановку высокой требовательности за дела и поступки коммунистов.

В свете этого постановления мы и стали планировать свою работу.

На заседаниях партбюро и партсобраниях заслушали всех коммунистов о выполнении ими партийных поручений.

Коммунисты — руководители отчитались за состояние производственных дел и воспитательной работы на своих участках. При подготовке вопросов вскрывались серьезные недостатки в организаторской и воспитательной работе на участках, критиковались стиль и методы в руководстве.

Так, в службе дело было вскрыто, что организация труда рабочих в сменах, цехах, на участках недостаточно высокая. До 31 процента рабочего времени теряется по пустякам. Не создана нетерпимая обстановка вокруг нарушителей трудовой дисциплины. Не всегда регулярно и вовремя проходят рабочие собрания.

Критиковался стиль работы начальника депо М. А. Климова с подчиненными. Было принято постановление, обязывающее его, партгруппу, цеховой комитет профсоюза устранить недостатки в работе.

Подобные просчеты были вскрыты и в цехе ОГМ.

На заседании партбюро разбирались работа инженерно-технической службы. Были выявлены огрехи в организации выполнения мероприятий службы. На день рассматривался вопрос (а он рассматривался в сентябре) план по внедрению мероприятий выполнен на 30 процентов. А от работы названной службы зависит многое. Новое предприятие, нет должной ответственности, рабочих мест и достаточного технологического оборудования, механизации процессов. Все эти вопросы необходимо решать, но служба, возглавляемая главным инженером В. Д. Марченко, оказалась нерасторопной.

Указывалось на неправильные стиль и методы руководства лично Марченко. Ему вынесено партийное взыскание.

В ходе выполнения постановления, касающегося службы депо, его начальнику товарищу Климову за безответственность также вынесено партийное взыскание.

С целью осуществления выполнения принимаемых решений эти вопросы вновь рассматривались на партийном собрании или партбюро. В период отчетов и выборов в руководство общественными организациями были введены коммунисты и передовая часть беспартийных, способных повести эту работу.

Местный комитет профсоюза взял направление на широкое привлечение трудящихся к управлению производством. Созданы общественный отдел кадров, товарищеский суд, комиссия местного комитета, утвержден совет красного уголка. Проводится работа по улучшению структуры профсоюзной организации с це-

лью активизации социалистического соревнования.

Пока незначительно, но оживилась комсомольская работа, в настоящее время в нашей партийной организации нет коммунистов, не имеющих партийных поручений. Стали чаще практиковать проведение открытых партийных собраний. Все эти мероприятия, несомненно, повысили активность коммунистов в решении и обсуждении всех вопросов.

С учетом требований постановления ЦК КПСС по Тамбовской областной партийной организации, а также краевого комитета партии и пленума горкома КПСС разработаны мероприятия по устранению недостатков. В настоящее время они находятся под постоянным контролем партийного бюро.

Вся организаторская работа партийной организации позволяет стабильно работать по выполнению планов, заданий и социалистических обязательств. Например, выполнение годового плана по перевозке пассажиров закончено в октябре. Были приняты дополнительные социалистические обязательства по достойной встрече XXV съезда нашей партии — перевезти дополнительно к ранее взятым обязательствам 2 миллиона пассажиров. Эти обязательства также уже выполнены, и коллектив продолжает улучшать этот показатель.

Более чем 100 тысяч рублей — таков сверхплановый доход от перевозки пассажиров. Растут экономические показатели. Проводится работа по совершенствованию условий труда и культурного отдыха наших трудящихся, по качественному улучшению обслуживания пассажиров.

Все эти успехи не должны привести к самоуспокоенности. Партийному бюро и в целом партийной организации предстоит как можно энергичнее повышать боевостность организации, рост ее рядов за счет передовых слоев трудящихся и на этой основе оказывать большее влияние на все сферы деятельности предприятия.

Партбюро еще не все сделало в организационно-партийном плане. Не всегда учитываются мнения и критические замечания коммунистов и беспартийных. Не все еще коммунисты прониклись чувством ответственности и партийного долга за положение дел на местах и выполнение партийных поручений.

Решение всех этих вопросов даст возможность успешно справляться с задачами, стоящими перед коллективом в десятой пятилетке.

Н. КОМИССАРОВ,
секретарь парторганизации троллейбусного управления.

ТРОЛЛЕЙБУСНОМУ УПРАВЛЕНИЮ — 10 ЛЕТ

Десять лет назад, 28 декабря 1973 года, на улицы нашего города вышли первые восемь пассажирских троллейбусов по маршруту № 1. Этого дня с нетерпением ждали все жители Рубцовска, так как транспортная проблема в городе в то время стояла очень остро.

Ввод в действие первого маршрута троллейбуса сразу разрешил эту проблему: можно быстро доехать на любой крупнейший завод нашего города.

За эти десять лет троллейбусами перевезено более 214 млн. пассажиров. Открыт еще один маршрут № 2. Сейчас на улицы нашего города ежедневно выходит 30 троллейбусов.

И все эти десять лет, не изменяя избранной профессии,

за руль троллейбуса садятся наши водители-ветераны С. И. Хорин, Н. Н. Корнева, В. К. Черепанов, В. И. Васильев, Ю. М. Бескровный, Б. Д. Хвостов и др. Большинство из них в то время были молодыми неопытными водителями. Но с помощью наставников, таких, как Н. М. Казаков, они стали высококвалифицированными специалистами.

Н. М. Казаков приехал в наш город передать этот опыт всем неопытной молодежи. Он и сейчас продолжает работать водителем - наставником молодежи, а его стаж работы водителем троллейбуса составляет уже 23 года.

Большинство из ветеранов имеют нагрудные знаки за работу без аварий. А Хорин С. И. сейчас работает

водителем - наставником. За время работы в троллейбусном управлении он закончил ШРМ, затем машиностроительный техникум, стал коммунистом, ведет большую общественную работу.

Отлично работает все 10 лет водителем троллейбуса Н. Н. Корнева. Она была депутатом городского Совета. Партийная организация приняла ее в свои ряды, и она с честью несет звание коммуниста, активно участвует в общественной жизни коллектива.

Немало хороших строк можно написать и о других водителях-ветеранах. Неоднократно за хорошую работу помещался на Доску почета управления и на городскую — портрет водителя Черепанова В. К., в адрес которого приходи-

ли от пассажиров благодарности за высокую культуру обслуживания пассажиров.

Хочется поздравить весь коллектив РТУ, наших ветеранов, которые внесли неоценимый вклад для успешного пуска троллейбуса, с юбилеем и пожелать им дальнейших успехов в их благородном труде.

Мы уверены, что коллектив троллейбусников сделает все от них зависящее, чтобы досрочно справиться с ответственными заданиями одиннадцатой пятилетки; обеспечит бесперебойную работу пассажирского транспорта; на новую качественную ступень поднимет культуру обслуживания населения. Это наш долг, наша первейшая задача.

Г. ЧЕРЕПАНОВА,
начальник маршрута РТУ.



**ТРОЛЛЕЙБУСНОМУ
УПРАВЛЕНИЮ —
10 ЛЕТ**

ГЛАВНАЯ АРТЕРИЯ ГОРОДА

Сегодня Рубцовское троллейбусное управление отмечает свою круглую дату. Десять лет исправно служит горожанам главная транспортная артерия города. За десять лет троллейбусная линия почти удвоила свою протяженность, соединив самые отдаленные части города.

У главной транспортной артерии бывают свои «приливы» и «отливы». Особенно оживленно она пульсирует в часы пик, когда горожане спешат на работу. Но проходит час-два, и на маршрутах устанавливается нормальная, четко отлаженная жизнь.

Многим горожанам известны фамилии лучших водителей троллейбусов Ахметшиной, Бескровного, Заруцкого, Мартюшова, Чернышевой, Шатиловой и других, но вот о лучших людях из вспомогательных служб мало кто знает.

Знакомьтесь: Нина Николаевна Мамаева, водитель-перегонщик. Она работает непосредственно в троллейбусном управлении. Эта работа очень ответственная, требует особой точности: допустим, когда надо подать троллейбус для осмотра или ремонта, загнать на мойку, расставить троллейбусы перед выходом на линию. И с этой работой хорошо справляется класный водитель-перегонщик Н. Н. Мамаева.

Бригада электрослесарей, возглавляемая мастером П. Д. Алегиным — одна из лучших в РТУ.

Этот коллектив постоянно занимает первые места в социалистическом соревновании. Благодаря квалифицированной работе электрослесарей электрооборудование троллейбусов четко отлажено. По вине брига-

ды троллейбусы не простаивают.

Электрослесари постоянно работают над экономией материалов, цветных металлов и серебра. Они вносят рацпредложения по более экономному расходованию материалов. Например, одни более дорогие аппараты заменяются одинаковыми и более доступными.

Бригада П. Д. Алегина подошла к юбилею троллейбусного управления с хорошими технико-экономическими показателями. Сейчас коллектив электрослесарей значительно опережает календарное время.

Растет в коллективе РТУ и добрая молодая смена. В 1981 году, после окончания ГПТУ пришел в троллейбусное управление Игорь Коробкин. Сейчас он квалифицированный слесарь по ремонту подвижного состава. Не в стороне Игорь и от общественной жизни. Он группкомсорг, член «Комсомольского проектора».

На снимках: водитель-перегонщик Н. Н. Мамаева; слесарь И. Коробкин; бригада электрослесарей (слева направо) В. П. Доронин, мастер П. Д. Алегин, обмотчик Б. М. Потехин, электрослесари Т. А. Фатнев, А. И. Хорунженко.

**Текст и фото
Ю. БЛИНОВА.**



ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СОСТАВА ОКРУЖНЫХ ИЗБИРАТЕЛЬНЫХ КОМИССИЙ ПО ВЫБОРАМ В СОВЕТ СОЮЗА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ОДИННАДЦАТОГО СОЗЫВА

**РЕШЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
АЛТАЙСКОГО КРАЕВООГО СОВЕТА НАРОДНЫХ
ДЕПУТАТОВ от 24 декабря 1983 года № 425**

На основании статей 24, 25 и 28 Закона СССР «О выборах в Верховный Совет СССР» исполнительный комитет краевого Совета народных депутатов решил:

Утвердить окружные избирательные комиссии в избирательных округах по выборам в Совет Союза Верховного Совета СССР одиннадцатого созыва, образованных на территории края, в составе следующих представителей общественных организаций и трудовых коллективов:

Окружная избирательная комиссия Рубцовского избирательного округа № 65

Председатель комиссии тива рабочих, инженерно-технических работников и служащих Алтайского тракторного завода, г. Рубцовск. **Зайцев Иван Кузьмич**, главный механик — от коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих Рудно-Алтайской экспедиции, г. Змеиногорск.

Заместитель председателя комиссии **Барышев Александр Борисович**, мастер — от коллектива преподавателей, учащихся и служащих технического училища № 48, г. Рубцовск.

Секретарь комиссии **Шумова Надежда Андреевна**, секретарь райкома КПСС — от Рубцовской районной партийной организации.

Члены комиссии: **Алистаров Николай Максимович**, старший инженер — от коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих строительного треста № 46, г. Рубцовск.

Белькова Галина Григорьевна, бригадир животноводства — от коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих совхоза «Краснознаменский» Курьинского района.

Болтунова Галина Ивановна, колхозница — от колхозников колхоза «Восход» Змеиногорского района.

Винокурова Тамара Николаевна, колхозница — от колхозников колхоза «Страна Советов» Локтевского района.

Евдокимов Виктор Федорович, кузнец — от коллек-

тива рабочих, инженерно-технических работников и служащих Алтайского тракторного завода, г. Рубцовск. **Зайцев Иван Кузьмич**, главный механик — от коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих Рудно-Алтайской экспедиции, г. Змеиногорск.

Калинин Михаил Иванович, зоотехник — от колхозников колхоза имени Калининна Краснощепковского района.

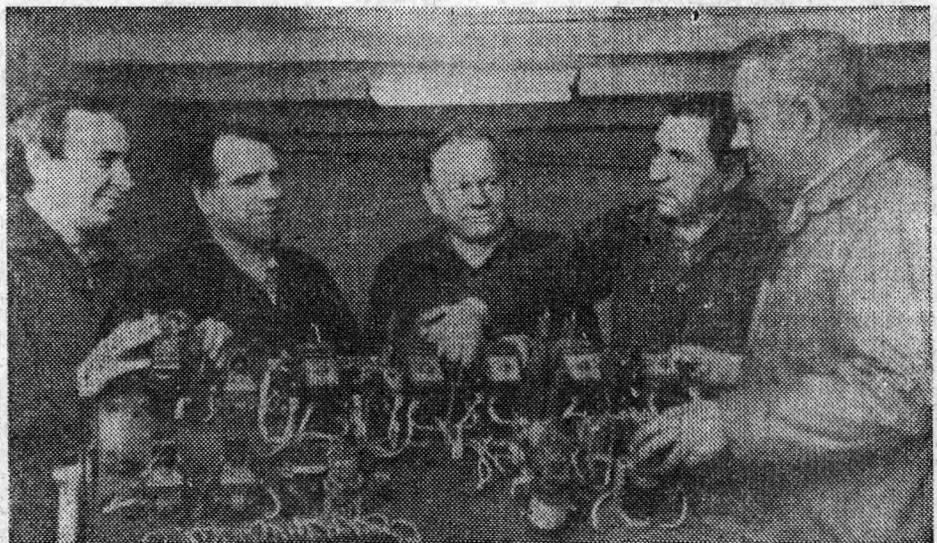
Кольчева Наталья Викторовна, рабочая — от коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих треста Рубцовсводстрой.

Мусорина Галина Валерьевна, колхозница — от колхозников колхоза «Память Кирова» Третьяковского района.

Пантелеева Алина Петровна, учитель — от коллектива работников Поспелихинской средней школы № 1.

Сметанина Надежда Ильинична, инспектор отдела народного образования райисполкома — от Егорьевской районной организации профессионального союза работников просвещения, высшей школы и научных учреждений.

Суханова Валентина Петровна, мастер — от коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих Рубцовской швейной фабрики.



ДЕТСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС

Спешат по утрам на работу люди. Но прежде нужно завести ребятшек в садик, проводить в школу. А порой так трудно войти в троллейбус с детьми. Потому-то жителями города высказалось пожелание, чтобы у нас, по примеру Тулы, был пущен детский троллейбус. Будет он на линии только в часы пик: утром с 6.28 до 10.45 и вечером с 14.30 до 19.00.

На этом троллейбусе будут работать только водители 1 класса. В текущем квартале это будет Л. Старикова, ударник коммунистического труда, работающая в троллейбусном управлении с начала основания.

Троллейбус этот дополнительный, новый, и оформлен он ярче, чем обычно.

Т. КУЗЬМИНА.

В новых условиях хозяйствования

Троллейбус на маршруте

● В прошлые зимы случались сотни сбоев движения. Выпущен — только дважды — Опала труда не жет уж стыха — по конечному результату: выходу троллейбусов на линию ● Сокращен интервал обслуживания на остановах ● Текучесть кадров составила до 0,5 процента

О том, какие изменения происходят в обслуживании пассажиров, рассказывает начальник Рубцовского троллейбусного управления В. Побожиков.

Троллейбус спешит по улицам, пассажиры выходят и входят на остановках, а значит, все в порядке на маршруте. И все участки и pezzi управления несут свою ежедневную службу, чтобы наш городской электротранспорт совсем не впадал сбои. Рубцовчане в прошлые годы справедливо сетовали на частые случаи технической неисправности троллейбусов, козваторов их с линиях. К примеру, три года назад на считывали с января по декабрь шестесть таких сбоев, то соти маршруты буквально ликвидировали. Переменились времена, когда стали переводить все службы на бригадный метод, а с сентября прошлого года управление в целом перешло на коллективный подряд. Практика полностью оправдала оплату труда по конечному результату — от выхода троллейбусов на линию. Причем при начислении КТУ стали учитывать вклад каждого в обеспечение исправной работы маршрутов. И результат уже налицо: выигрешей замой, с момента наступления холодов, было всего два сбоя в движении.

Рубцовчане знают, что в первом весенне-осенней распутице в ондании ремонта обоема простояло до сорока процентов подвижного состава. Теперь с этим покончено. Мы уже подготовились к весне, ежедневно в резерве диспетчера вымоются по пять троллейбусов, ими можно при необходимости «сушить» любой маршрут. Все это — результат основательной осенней подготовки предприятия. В производственных помещениях депо был произведен ремонт, реконструирована освещенность, отремонтированы кабели, обновлена их штитная обшивка, основательно «обдечили» к зиме все подвальной состав.

Каждый участок ориентировался на общий конечный результат. Так, служба контактной сети подстроилась под более весоматный километром контактного провода, часть пересечений и автоматических стрелок. Были реализованы распределения по повышению надежности работы системы, основательной подготовки кабельного хозяйства. Эти меры оказались своевременными, даже в дни резкого понижения тем-

пературы не было ни одного сбоя на контактной сети. Улучшились также состояние дорожного полотна и освещенность на линиях. Пассажиры сразу же заметили и оценили, что сократился интервал движения троллейбусов, к примеру, это стабильно поддерживается на втором маршруте и в Северном микрорайоне.

Привста времени — совет трудового коллектива, на заседаниях которого обоема наболелешем. Не случайно совет называют коллективным директором — и разработка перспективного плана, и контроль за его выполнением — все осуществляется коллегиально, главное. Заняттеросовано был обсужден проект расхождения фонда экономичности стимулирования. Совет взял ориентир на решение конкретных социальных вопросов. Действительно подогрели в этом важном деле озадачи горисполкома, краевого управления жилищного хозяйства. В прошлом году смогли улучшить жилищные условия более шестидесяти наших работников управления — за счет ввода дома для малосемейных, где наше управление выступало в роли заказчика. На этой стройке, подержая почин заводских, члены коллектива ознакомились по очереди для, ускорили подготовку к пуску. Теперь участвуем в другой стройке — семидесятиквартирном доме коммунальных предприятий. Значит, будут опять пользоваться. Когда-то текучесть кадров

была бычом коллектива, теперь покажется снизился до 0,5 процента. Люди поучествовали: общими энергичными усилиями можно добиться сдвигов в социальном быте. Там, при управлении разовьются, специально организованное хозяйство, крупный год работников имеют возможность покупать цветы, а с июня апреля начнем сбор урожая огурцов. Более шестидесяти тысяч рублей уже выросло — возможно ее на живописном берегу озера Горьковского. Управление предфутует над детскими садами, у нас нет очереди в детсады.

Дуем создать свое подсобное хозяйство. Обратились в Угловский райисполком и предварительно договорились о предоставлении нам в аренду участка колхозной саниформы. Управление готово отремонтировать ее. Мы надеемся на поддержку крайкомхоза, представим туда конкретные сведения, но уверены, что довольно скоро расходы окупятся сторицей.

Во втором полугодии коллектив переходит на самофинансирование. В ближайше дни проведем занятия экономического несубога по вопросам новых условий хозяйствования. Каждый водитель троллейбуса, работник ремонтной службы, специалист управления, — непосредственной участии вשרывшейся перестройки. Мы хотим четко обслуживать пассажиров, сделать экономичнее рентабельнее наш рубцовский троллейбус.

С чужих колес наварара нет

Оправдаются ли надежды работников троллейбусного управления на хорошую жизнь!

Мы понимаем просто — повысили плату за услугу, предоставьте ее на соответствующем уровне. До сих пор горожане возмущаются: стали в троллейбусах билеты втрое дороже, но пассажирам-то лучше не стало. Можно даже сказать, что становится все хуже и хуже.

Необходимы большие дотации из горьковского бюджета, в котором, как известно, денег не водится. Только недавний ремонт двух троллейбусов обошелся в 70 тысяч рублей. Два месяца назад в РТУ получили известие, что новый троллейбус стоит теперь 290 тысяч рублей, а еще в начале этого года он стоил 22—35 тысяч.

Если учесть, что за этот год планировалось приобрести восемь новых троллейбусов, то можно представить, как затруднительно будет найти такую кругленькую сумму. Хотя все понимают: делать что-то надо. Вот и на последней планово-бюджетной комиссии опять поднялся вопрос, как помочь троллейбусникам, но он пока еще остается во многом риторическим.

Администрация РТУ предпринимает попытку если не полного разрешения проблемы, то хотя бы частично. Вот и сейчас главный инженер отправился на завод-изготовитель имени Урицкого, начальник РТУ — в Красноярск. Только теперь уже не соберешь с миру по нитке голому на рубаху. Начальник троллейбусного деп. В. Беспалов посетовал, что, похоже, срывается бар-

тер с заводом Урицкого, по обмену трех тракторов на три троллейбуса. Завод-изготовитель затребовал обмена в денежном выражении, на сколько тысяч троллейбусов, на столько им и тракторов.

Да что и говорить про другие города, когда в собственном троллейбусники не находят понимания.

— Город решил помогать, — говорил нам В. Беспалов, — но помощи-то нет. За деталями, любой мелочью, куда ни обратимся, везде требуют бартер. Что мы можем им дать, кроме того, что развозим их трудящихся по предприятиям. Но об этом никто не думает.

На следующий год потребность в новых машинах увеличится еще больше. Ведь старенькие, работая на износ, быстрее разваливаются. Уже сейчас, как говорят в троллейбусном управлении, водители выходят на линию на свой страх и риск.

На днях троллейбусники собирались провести забастовку, но пока все закончилось общим собранием. Руководство РТУ успокоило работников надеждами, что правительство примет меры. Правда, они, не дожидаясь его решений, уже обдумывают вопрос о сокращении пенсионного возраста для водителей. Хотя непонятно, кто профинансирует эту досрочную меру.

Как ни крути, проблемы троллейбусников — наши проблемы. Трудно представить, что троллейбусы не будут ходить. Забастовка не состоялась, но если проблемы РТУ не будут решены, в управлении прогнозируют, что через несколько месяцев транспорт встанет.

Е. МАКОВА.
Наш корр.

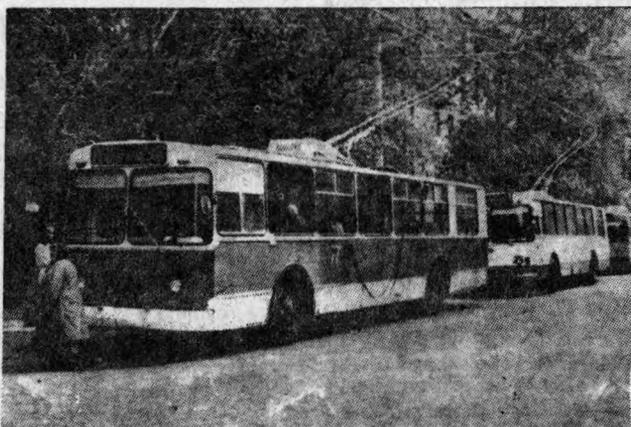
Странно, что мы еще куда-то едем

70 процентов троллейбусов фактически списаны

Утверждение работников общественного транспорта о том, что они вполне самостоятельные хозяйствующие субъекты и никакой финансовой помощи от города не получают, как-то обходясь собственными силами, само по себе, в достаточной степени, спорно. Хотя бы потому, что в справке комитета по финансовой, кредитной и налоговой политике об исполнении городского бюджета за девять месяцев текущего года записано, что пассажирское автотранспортное предприятие согласно утвержденному плану должно было получить 688,8 млн. рублей, а получило 857, 8 млн. рублей. То есть за девять месяцев текущего года профинансировано на 124,5 процента. Троллейбусное управление при плане 1226,7 млн. рублей, получило 1421,9 млн. рублей, что составляет 115,9 процента. Стало быть и то, и другое предприятие получили из городского бюджета даже больше, чем планировалось. Любопытно было бы знать, на какие нужды пошли эти средства.

— На покрытие транспортных убытков, — сказал директор ПАТП В. Шмидт. — А складываются они из расходов на перевозку пассажиров, имеющих права бесплатного проезда. На сегодняшний день в городе больше 40 категорий граждан, пользующихся этой льготой. Еще получаем дотацию на стоимость билета за проезд, то есть разницу между фактически складывающейся ценой за проезд и той, что утверждает город. Сюда никак не относятся пригородные автобусные маршруты и такси.

Перефинансирование ПАТП на 24,5 процента Виктор Викторович объяснил тем, что планируемые на текущий год



расходы они считали в декабре прошлого года. Хотя и предусматривали удорожание тарифов на горючее, запасные части и коммунальные услуги, но не настолько, чтобы инфляция «съедала» все, что зарабатывает сегодня предприятие. Это при всем том, что уже полгода тарифы на проезд в автобусах остаются неизменными.

— Одно колесо на автобус стоит 1,1 млн. рублей, — замечает директор пассажирского автохозяйства.

— Если бы процент финансирования имел под собой «живые» деньги, вопросов бы не было. Но в основном-то цифра эта сложилась путем проведенных взаиморасчетов между нами и поставщиками коммунальных услуг.

По той же схеме, с аналогичным набором по сумме дотаций из городского бюджета, как заметила главный экономист РТУ Р. Лычковская, профинансировано и троллейбусное предприятие.

— Мы — плано-убыточное предприятие, — сказала Раиса Васильевна. — Но дотации получаем фактически только на свое содержание: на тепло, которым пользуемся, на воду холодную и горячую, на канализацию. Но не

на зарплату. Из 118 миллионов рублей, выделенных нам в начале года, заплатили в долг 90 миллионов Западным электрическим сетям за пользование электроэнергией, остальное ушло на покупку резины для подвижного состава и выплату средств в пенсионный фонд. С мая на ремонт подвижного состава не выделено из городского бюджета ни копейки.

В результате 70 процентов машинного парка, то есть 33 троллейбуса из 46, проходят по графе «списано», но на линии ежедневно, согласно графику выходов, работают 42 машины. При этом, как заметила Р. Лычковская, мало кто знает, а нужно, чтобы помнили, что троллейбус горит всего 11 минут.

Напоминание, прямо скажем, угрожающе-запоминающееся. Касающееся исключительно нас, пассажиров-налогоплательщиков. Из чьих, собственно, средств и складывается бюджет города. И если его не хватает, то это, к сожалению, наша общая беда и общая забота.

В. ЛАМАНОВА.
Наш корр.

**Владислав
ПОБЕЖИМОВ,**
директор МП
«Рубцовское
троллейбусное
управление»:



«Проблемы обострились»

С пуском первого троллейбуса проблема общественного транспорта в Рубцовске была если не окончательно, то в значительной мере разрешена. По данным изучения пассажиропотока в городе, 70 процентов пассажиров пользовались услугами нашего предприятия, 30 — пассажирского автотранспортного. Это данные нескольких лет давности, но не думаю, что сейчас это соотношение изменилось. Поэтому говоря о развитии местного муниципального транспорта, на мой взгляд, есть основания и резон серьезно отнестись к нашим проблемам, которые в нынешней тяжелой экономической и финансовой ситуации, на мой взгляд, обострились до крайности. Местные власти пытаются в меру возможностей городского бюджета оказать посильную помощь нашему предприятию. Беда в том, что возможности эти крайне ограничены скудостью бюджетного кошелька.

В этом году, выделяя нашему предприятию три млрд. 754 миллиона рублей, администрация города намеревается для обновления троллейбусного парка купить три троллейбуса. Мне представляется это нереальным. Попробую объяснить. В прошлом году из городского бюджета мы получили 2 млрд. 300 млн. рублей, из них только 200 млн. так называемых «живых» денег, остальные — в виде взаимозачетов. На 200 миллионов нельзя сегодня купить даже половину троллейбуса, выпускаемого заводом имени Урицкого (г. Энгельс), и одну треть троллейбуса «Нордтрол» Архангельского завода. Кстати, последний — троллейбус отличный, превосходит и по дизайну, и по комфортности, по сроку эксплуатации, и увы, по стоимости.

Если учитывать информацию (а как ее не учитывать!), то и запланированная на 1996 год сумма бюджетных дотаций будет примерно равной прошлогодней.

Пытаемся зарабатывать сами, но того, что мы можем, хватает на зарплату, на уплату налогов и немного на запчасти.

При такой бедности

город рад и реставрированным троллейбусам

Приобретение хотя и не нового, то есть не с конвейера, троллейбуса несколько оживило не только движение на маршруте, но дальнейшие планы, действия по обновлению подвижного состава Рубцовского троллейбусного управления.

Так, уже поставлен, если не решается, вопрос об оформлении кредита в один миллиард на приобретение еще трех реставрированных в Вологде троллейбусов. Кредит предполагается взять в Сбербанке 270. Конечно, это был бы неплохой вариант, если решится, в принципе, кто возьмет на себя ответственность за этот кредит.

Как пояснил управляющий Сбербанком 270 Александр Дьяконенко, самому троллейбусному управлению нельзя взять кредит – транспортному предприятию просто нечего закладывать под него. А вот администрация города могла бы взять на себя кредит, передав его РТУ. Соответственно и отвечать за возврат денег в этом случае будет администрация. Переговоры предварительного характера были проведены с главой администрации города Александром Мокроусовым, но конкретных решений пока не принято.

Что и говорить, проблема общественного транс-

порта архиважная, и ее надо как-то решать, тем более, что помощи со стороны можно и не дожидаться. Все более зыбкой, ненадежной становится мечта-идея попасть в международный проект Банка Реконструкции «Общественный городской транспорт». Хотя, по словам заведующего отделом транспорта, связи Б.Менакера, в Москву и были отосланы все необходимые документы. Пока же товарный кредит в виде троллейбусов с расчетом на 75 лет получил только Санкт-Петербург, нам же в ноябре пришло письмо-извещение об ограниченных средствах на проект и

требующее дополнительного обоснования наших потребностей.

Бумаги, конечно, все поновой отправили, но Б.Менакер опасается, что максимум (и то в лучшем случае), на что можно рассчитывать – это на то, что троллейбусы поставят по лизингу, а за него надо сразу будет рассчитываться, на что у города нет денег. Самому городу вообще общественный транспорт полностью не поднять без участия предприятий, без краевых дотаций.

Марина СТАЦОВА.
Наш корр.

Серебряный



УЖ
Г
О



юбилей



ИНТЕРВЬЮ

28 декабря 1998 года исполняется 25 лет со дня пуска первого троллейбуса в Рубцовске.

Кому-то покажется, что первые троллейбусы по городу пошли совсем недавно. Кто-то наоборот будет утверждать, что ходят они по нашим улицам всю жизнь. Да, те, кому сейчас 25, могут так считать, ибо нашему городскому троллейбусному управлению в конце месяца исполняется четверть века. Накануне мы встретились с его директором **Владиславом ПОБЕЖИМОВЫМ**. Конечно, говорили и о трудностях, но праздник – на первом месте.

— **Владислав Акимович, знаю, что Вы сами трудитесь здесь с первого дня...**

— Смотря от какой даты вести отсчет существования троллейбусного парка. Официально первый трол-

лейбус прошел по городу 28 декабря 1973 года, но ведь до его пуска готовили все хозяйство. У нас есть люди, чей стаж в управлении превышает 25 лет. Всем было нелегко – и первому директору Виктору Тимофеевичу Бирюкову, и электрику Александру Гутцовскому. Я начинал здесь

с должности начальника производственно-технического отдела, потом поработал главным инженером. Руководил управлением с 1982 года.

— **А много ли тех, кто с Вами рука об руку идет все эти 25 лет?**

— Стабильный у нас водительский состав. Многие горожане знают водителей Юрия Бескровного, Людмилу Валаеву. Они были в числе самых первых водителей – управление посылало в мае 1973 года группу на учебу в Новосибирск. Часть специалистов

мы приглашали из других городов. Был приглашен один из лучших водителей

Валентин Черепанов. По долгу работают слесарями Борис Исайкин, Владимир Супрунов, Анатолий Терновых. 22 года назад пришла на должность начальника планово-экономического отдела Р. Лычковская, и поныне Раиса Васильевна его возглавляет. Электромонтером тяговых подстанций начинал у нас Виктор Шипилкин, сейчас – главный механик. Я готов называть еще и еще фамилии наших ветеранов и о каждом из них могу сказать только самые добрые слова.

— **А есть ли данные – сколько рубцовчан проехало в наших троллейбусах за все это время?**

— Да, такие данные есть. За четверть века нашим транспортом воспользовалось 754 миллиона 112 тысяч человек.

Цифра очень внушительная! Однако сколько за этими цифрами кроется трудностей... Администрация города помогла приобрести в этом году несколько троллейбусов, но в целом парк машин стареет. Ресурс троллейбуса составляет 600 тысяч километров пробега, а у нас есть такие, что и по миллиону уже "накрутили". Что-то ремонтируем, что-то реставрируем и продолжаем бегать наши старенькие троллейбусы. Спасибо слесарям, механикам – продлевают жизнь технике.

— **Владислав Акимович, знаю, что у вас в управлении есть такое подразделение, как теплица...**

— Да, это задумка нашего первого директора. Сразу скажу, что хозяйство это затратное, но нужное. Разве не приятно вручить на день рождения или к знаменательной дате букет цветов? Или побаловать ранними овощами по низкой цене наших же людей? Заботясь о людях, содержим и базу отдыха в районе Новогорьевки. Место чудесное.

— **Серебряный юбилей совсем скоро. Что бы Вы хотели пожелать в этот день коллективу управления?**

— Мне доводилось бывать на юбилеях посOLIDнее – отмечали 100 лет трамвайному предприятию в одном из городов. Вот хочу пожелать, чтобы нынешним работникам довелось отметить 50-летие нашего предприятия и последующие юбилеи.

Владимир АПАРИН.

На снимках: территория парка; слесарь Василий Рубаха; директор РТУ Владислав Побежимов; бригадир слесарей троллейбусного депо Николай Шишкин.

Фото

Татьяны СИНКЕВИЧ.



ЕСТЬ ПРОБЛЕМА

Троллейбус – не верблюд

Он не может нести на своем горбу все затраты

Наряду с другими благами цивилизации городской общественный транспорт прочно вошел в наш быт. И малейшая остановка в движении троллейбусов или автобусов для многих оборачивается порой кучей неприятностей. А вот над тем, сколько усилий требуется работникам троллейбусного предприятия, чтобы каждый день выводить машины на линии, никто даже не задумывается.

По словам директора муниципального троллейбусного предприятия Владислава Побежимова, износ троллейбусов на сегодняшний день составляет 75-80 процентов, и, чтобы поддерживать их в рабочем состоянии, работники предприятия проявляют настоящие чудеса мастерства, латая и ремонтируя старые машины. Благодаря их стараниям весь подвижной состав на ходу и так называемого «мертвого» транспорта в парке нет.

Дотаций, выделяемых из городского бюджета на покрытие всех расходов и развитие производства, троллейбусному предприятию не хватает (выделено всего 30 процентов от требуемой суммы), поэтому приходится самим искать пути к выживанию. А это нелегко.

В городе сегодня 64 категории лиц, имеющих право на льготный проезд в общественном транспорте. Компенсации должны идти из федерального бюджета. Но их нет. Поэтому перевозки давно уже стали убыточными.

– Если бы механизм возмещения затрат на льготников работал, то в дотации из городского бюджета мы не нуждались бы, – говорит Владислав Акимович. – В крайнем случае, она шла бы на уплату налогов.

Впрочем, как рассказал ведущий специалист комитета по промышленности, транспорту и связи городской администрации Аркадий Шитенко, правительством готовится проект закона по упорядочению предоставления льгот на проезд в городском общественном транспорте. Для некоторых категорий граждан планируется изменить порядок предоставления льгот. Возможно, в начале следующего года этот вопрос будет решен.

Вторая, не менее важная, проблема связана с маршрутными такси. В конкуренции с частным извозом троллейбусное предприятие ежемесячно теряет около 300 тысяч рублей.

Тем не менее, предприя-

тие работает, а руководство делает все возможное для его выживания.

Средства, вырученные от перевозки пассажиров, являются основным доходом троллейбусников. В месяц они составляют чуть более одного миллиона руб. Для более эффективного сбора выручки в управлении недавно введен ревизорский отдел.

Небольшой, но определенный доход дает реклама, размещенная на бортах троллейбусов, по пять тысяч рублей с каждого борта. Таким образом, одна машина приносит 10 тысяч в год.

На сегодняшний день троллейбусное предприятие чуть ли не единственное в городе, где еще существует теплица. Правда, дохода от нее нет, одни убытки, но зато работники имеют возможность круглый год приобретать живые цветы и свежие овощи. Чтобы хоть немного компенсировать расходы на теплицу, несколько лет назад была построена маслобойка. Горожане уже давно оценили ее по достоинству, и очередь на ее услуги обычно расписывается на несколько недель вперед.

Других средств к существованию нет. Создание

мастерских на коммерческой основе, как, например, в ПАТП, здесь невозможно, так как подвижной состав и оборудование довольно специфично и для другого транспорта неприемлемо. Да и руководство не приветствует создания коммерческих структур на базе предприятия. Считает, что основная задача – перевозка пассажиров.

В настоящее время троллейбусному предприятию на покрытие всех расходов требуется не меньше 13 миллионов рублей дотации, а выделено всего пять, да и то в форме взаимозачета. Пока эта сумма полностью не получена. На то, что финансирование станет лучше, руководство предприятия не надеется. Полагается лишь на собственные силы, изыскивая внутренние резервы. Кстати, по словам Владислава Побежимова, по сравнению с другими городами Алтайского края наше троллейбусное предприятие далеко не на последнем месте. За последние шесть лет удалось даже приобрести 11 троллейбусов. И хотя машины не новые, но для города прибавка существенная.

Ирина ЕСИНА.
Наш корр.

ТРУДНЫЕ КИЛОМЕТРЫ РУБЦОВСКИХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ

В разговоре с директором муниципального троллейбусного предприятия Владиславом Побежимовым мы недавно вспомнили весенний день, когда у них в торжественной праздничной обстановке проводился конкурс профессионального мастера-водителя. Победителя ждали старты на Всероссийском конкурсе, но...

— Когда посчитали, в какую сумму обойдется эта поездка, то пришлось от нее отказаться, — говорит Владислав Акимович с сожалением, — уж лучше эти деньги пустить на оплату электроэнергии или запасные части для троллейбусов...

И недаром он в первую очередь вспомнил о долгах по электроэнергии — ведь хозяйство-то очень энергоемкое. Троллейбусные линии запитаны от подстанций наших промышленных предприятий, а они в большинстве своем являются должниками по энергии перед Западными электросетями. К примеру, летом ЗЭС за долги отключили подстанцию РМЗ, а страдал весь город из-за сбоев в движении троллейбусов. Сейчас положение с электроэнергией вроде бы получше стало, ежемесячно в троллейбусном управлении находят какие-то деньги для расчета за нее, но долги по-прежнему есть. Есть у троллейбусников и другие причины для беспокойства о своем будущем.

— Изю всех наших родственных предприятий в России только у нас до сих пор контактные провода из алюминия, а их сейчас перестали выпускать, — поясняет В. Побежимов. — Везде давно перешли на медные. За-

купить их в достаточном количестве, а это 64 километра, не только мы, но и город не сможет пока. Очень напряженное положение и с силовыми кабелями. Парк машин стареет, физически изнашивается. Сейчас из 48 троллейбусов, имеющихся у нас, 70 процентов работают второй срок. За шесть последних лет закупили 11 троллейбусов, думаем до конца года наскреести денег еще на одну машину, будет 12...

Но разговор идет о шести последних годах, а первые из этих троллейбусов уже о "пенсии подумывают" сами — ведь на наших городских дорогах их век не слишком долг. Вспомните хотя бы не все километры городских улиц, а только места остановок — ведь это сплошные "стиральные доски", которые на испытательных полигонах соображают специально, а наши огромные тяжелые троллейбусы "испытываются" на них ежедневно. По словам председателя по ЖКХ И. Хлыновского, ремонт остановок намечен на будущий год. Сколько единиц городского пассажирского транспорта за это время из-за них сойдет с линии — неизвестно. Все эти вопросы нетрудно решать, если бы не отсутствие самого главного — денег в кассе предприятия и в городской казне.

— А откуда взяться деньгам? — вопрошает директор троллейбусного управления, — мы не раз проводили анализ пассажиропотока и точно знаем, что из десяти пассажиров только трое расплачиваются за проезд, а остальные — льготники различных категорий. По закону мы бы должны получать дотации за бесплатный провоз милиционеров, таможенников, солдат, пограничников, но это — федеральные службы, которые за своих рассчитываются и не думают. А их в городе несколько тысяч... Такое же положение и с остальными льготниками.

Выступая в Хабаровске, зам. главы правительства Валентина Матвиевко затрагивала этот вопрос и тоже удивлялась, почему муниципальный транспорт должен за свой счет возить сотрудников далеко не бедных федеральных ведомств. Возможно, в скором времени проблема и решится, если о ней заговорили руководители такого уровня, а пока...

— Если никаких изменений в лучшую сторону не произойдет, то трудно представить перспективу, — подводит итог нашему разговору Владислав Акимович, — нынешние трудности через два-три года могут привести в тупик — нечем будет ремонтировать сложное энергохозяйство, подвижной парк машин, а где все это брать? Мы не ждем "милости от природы" и обстоятельств, делаем все, что в наших силах. Только вот сил этих на все недостаточно.

Владимир АПАРИН.

ТРОЛЛЕЙБУСЫ ТРЕБУЮТ ЗАМЕНЫ

Для обновления подвижного состава МП «Троллейбусное предприятие» требуется ежегодно не менее двух-трех миллионов рублей бюджетных средств. К такому выводу пришла комиссия из администрации города, проводящая проверку финансово-экономического состояния предприятия.

Как рассказал главный специалист комитета по промышленности, транспорту и связи Аркадий Шитенко, изношенность троллейбусов сегодня составляет более чем 90 процентов. Поэтому свои выводы и предложения о дополнительном ассигновании бюджетных средств на обновление подвижного состава члены комиссии собираются представить руководству города. В противном случае через ближайшие два-три года могут возникнуть серьезные проблемы в обеспечении функционирования МП «Троллейбусное предприятие».

Подготовили Олеся ЕЛИЗАРОВА, Ирина ЕСИНА, Светлана КОСТЕНКО, Денис СТРЕЛЬЦОВ.

Вся надежда — на троллейбус

Рубцовск не сможет обойтись без общественного транспорта

Приближающаяся зима традиционно обострит проблему городского общественного транспорта. Из опыта прошлых лет каждый знает, какое значение имеет вовремя подошедший к остановке автобус или троллейбус, когда от холода зуб на зуб не попадает и кажется, что еще немного — и превратишься в сосульку. А тут еще слухок прошел, что количество троллейбусов ныне слегка поубавилось. Мол, затрат слишком много на содержание машин.

Директор троллейбусного предприятия Владислав Побежимов подобные слухи опроверг, но отметил, что состояние городского транспорта год от года не улучшается, скорее, наоборот. Парк ветшает, а накопленные ранее запасные части заканчиваются. И сейчас ситуация такова, что своими силами предприятию кризис не преодолеть. Нужна дотация, но не в таком объеме как в прошлом году, когда финансирование составило лишь 30 процентов от требуемой суммы. Впрочем, и эти деньги были выплачены не все, а всего лишь около 80 процентов. А конкретней, по словам Владислава Акимова, нужно ни много ни мало, а 16 миллионов рублей в год.

— Кроме этого, 12 миллионов рублей мы сами суме-

ем заработать, тогда еще жить было бы можно, — считает директор троллейбусного предприятия.

Но в бюджет этого года было заложено на все нужды троллейбусников 5725 тысяч рублей. За последние восемь месяцев выплачено из этих денег 3691,5 тысячи рубле, в том числе 1380,5 тысячи рублей в виде компенсации на перевозку инвалидов.

Как видим, дотаций маловато. Естественно, недостаточное финансирование породило ряд проблем. Например, появилась тенденция к текучести кадров. Уходят кондукторы, так как и без того маленькую зарплату не получают вовремя. По этой же причине стали появляться вакансии водителей. Ветераны достигли пенсионного возраста, а молодежь не спешит занимать их места.

Городские власти, конечно, в курсе всех проблем предприятия, но... Как рассказал главный специалист комитета по промышленности, транспорту и связи Аркадий Шитенко, возможности местного бюджета не позволяют обеспечить все нужды городского общественного транспорта. К тому же следует учесть, что государственная поддержка прекратилась полностью и его содержание стало головной болью местных властей. Что же касается ут-

верждения дотации на 2002 год, то ничего определенного пока сказать нельзя. Сейчас работает комиссия по утверждению бюджета, которая учитывает финансовые поступления.

Впрочем, из официальных источников стало известно, что краевая администрация планирует компенсировать затраты на льготников. По предварительным подсчетам, троллейбусное предприятие в таком случае в следующем году получит 11 миллионов рублей. Это, конечно, решило бы многие вопросы. Но, как будет на самом деле, покажет время. А пока, как и все в условиях рыночной экономики, предприятие ищет свои пути выживания. Например, реклама, размещенная на бортах троллейбусов и опорах контактной сети, пусть небольшой, но доход дает. Для привлечения пассажиров уменьшена стоимость проездных билетов. Даже есть задумка снизить тариф за проезд с трех рублей до двух рублей пятидесяти копеек. Правда, последнее может нанести большой урон и без того шаткому положению троллейбусного предприятия. Зато появится преимущество перед конкурентами — маршрутными такси. Кстати, о них, о такси. Возможно, кто-то и пожимает плечами, что, мол, в них плохого? Ездить удобно, мягко и тепло. Тем бо-



лее, в некоторых регионах России перевозками пассажиров на 90 процентов занимаются именно "маршрутки". По мнению Аркадия Шитенко, нашему городу необходимы и муниципальный, и частный транспорт, так как есть маршруты или другими словами "ниши", которые троллейбусы закрыть не могут. В частности, перевозки в Сад-городе, Западном поселке. Но приоритет должен оставаться за общественным транспортом, ведь частники не могут обеспечить стабильную ежедневную работу на маршрутах с соблюдением установленного графика. Дело в том, что мало кто из них имеет серьезную материальную базу для ремонта и обслуживания транспорта. И последнее. Если монополия на перевозки пассажиров перейдет к частным такси, придется пешком из нас ходить пешком, так как цены на проезд значительно возрастут.

Ирина ЕСИНА.

Льготный проезд — это камень, тянувший троллейбус на дно

Городской общественный транспорт на протяжении ряда лет переживает далеко не лучшие времена. Недостаточное финансирование, задолженность по зарплате, неравная конкуренция в виде маршрутных такси, огромное количество льготников явно не способствуют процветанию предприятия. А с начала 2002 года положение у МП «Троллейбусное предприятие» и вовсе плачевное.

Как рассказал его директор Владислав Побежимов, по сравнению с весной прошлого года доходы предприятия резко упали. Снизилось количество «платных» пассажиров.

— Если в прошлом году их было 30-40 процентов, то сегодня едва 15, — сообщил Владислав Акимович.

Не лучшим образом складывается положение и с выплатой компенсаций за льготников из федерального бюджета. Планировалось, что с начала 2002 года предприятие будет получать из госбюджета около 16 миллионов рублей. Во всяком случае, еще весной ходили разговоры о том, что Госдума намерена заложить средства на компенсацию в бюджет. Но этого не произошло. По мнению Владислава Побежимова, принять решение об уменьшении бюджета



Фото Елены НАРИЦЫНОЙ



М.И.

Госдуме подвинули сентябрьские события в США, а также падение цен на нефть. Значит, компенсации в этом году ждать не придется. Предполагается на сессии горсовета выделить предприятию пять с половиной миллионов рублей, но этих средств хватит лишь на оплату электроэнергии, да и то по действующим тарифам. Кроме этого, нужно платить налоги, обновлять подвижной состав и многое

другое. Но основной вопрос, который стоит сейчас перед предприятием, касается выплаты заработной платы. Задолженность составляет четыре месяца. Чтобы погасить ее, необходимо два миллиона рублей. В целом на выплату заработной платы нужно 850 тысяч рублей в месяц.

Задолженность по заработной плате и послужила главным поводом для собрания коллектива, которое состоялось 22 января. На него были приглашены председатель комитета по промышленности, транспорту и связи администрации Геннадий Боков и представители СМИ.

Дабы решить вопросы о выплате зарплаты и о том, как предприятию жить дальше, Владислав Побежимов вынес на рассмотрение коллектива предложения о сокращении пассажироперевозок и о снижении тарифа до двух рублей. Последнее может привлечь пассажиров, но вряд ли увеличит доход предприятия. Что же касается сокращения перевозок, то придется закрыть маршрут № 2. Это высвободит 12 машин, что поможет сэкономить пять с половиной миллионов рублей. Правда,

необходимость этой меры неоспорна. Ведь за ней произойдет сокращение кадров. И весьма значительное. Возраст основного контингента работающих составляет 30-40 лет, на рынке труда эти люди обычно не востребованы. Вслед за этим последует увеличение количества маршрутных такси на этой линии — главных конкурентов МП «Троллейбусное предприятие».

По мнению троллейбусников, «маршрутки» составляют чуть ли не главную угрозу существования городского общественного транспорта. Получается замкнутый круг.

По этому поводу было много выступлений. Собравшиеся говорили о том, что и так на маршрутах, особенно на первом, слишком много частных машин. Немало нареканий было и по поводу недостаточного контроля за выдачей лицензий на работу такси. Мол, нет четкого графика движения, специально оборудованных остановок для «маршруток». Они останавливаются в буквальном смысле перед троллейбусами и забирают платежеспособных пассажиров. На долю предприятия остаются лишь льготники. Кстати, по этому поводу также задавался вопрос: почему предприятие должно обслуживать льготников, под которых нет финансового обеспечения? И почему имеющие право на льготный проезд по служебным делам пользуются им в свободное от работы время?

(Окончание на 4-й стр.)

Льготный проезд — это камень, тянущий троллейбус на дно

(Окончание.
Начало на 1-й стр.)

Но самый главный вопрос — сможет ли город обойтись без общественного транспорта? В качестве примера был приведен простой факт. В частности, 1 января, когда на линиях было всего четыре-пять маршрутов, основной объем пассажироперевозок выполнял именно общественный транспорт. Кстати, выручка в тот день составила 40 тысяч рублей, тогда как обычно она бывает лишь 12 тысяч. К тому же, если городской общественный транспорт прикажет долго жить, тарифы на проезд в маршрутных такси, по мнению работников предприятия, резко возрастут. Ведь сдерживать их будет некому. Ну а о проезде льготников не будет идти речи. Ведь хозяин — барин.

Эти и другие вопросы работники МП «Троллейбусное предприятие» адресовали председателю комитета по промышленности, транспорту и связи Геннадию Бокову как представителю администрации.

Геннадий Федорович

ответил, что город заинтересован в сохранении общественного транспорта и власти делают все возможное для этого, в рамках закона и исходя из бюджета.

В частности, глава самоуправления Борис Лисенков три недели назад подписал постановление, в котором говорится об упорядочении работы частных извозчиков на конкурсной основе. Для чего создана конкурсная комиссия, предполагается заключение договоров на перевозку пассажиров, диспетчеризация движения. Основные цели конкурса — упорядочить движение «частников», обеспечить безопасность перевозок людей, сохранить общественный транспорт, предоставляющий льготы различным категориям горожан, наиболее экологически безопасный и дисциплинированный.

В настоящее время, сказал он идет техническая подготовка конкурса, обследуется состояние остановочных павильонов, определяется «пропускная способность» городских маршрутов, на основании которой будет определено количество привлекаемого транспорта. А в целом, как

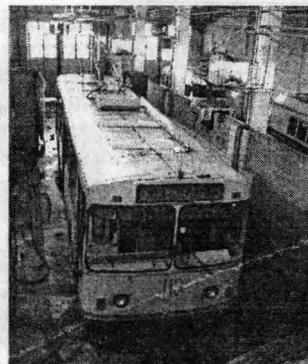
он отметил, такое тяжелое положение у предприятий городского общественного транспорта наблюдается по всей стране.

Аудитория не удовлетворилась объяснениями представителя городской администрации и вынесла решение обратиться с этими же вопросами к городским депутатам на очередной сессии горсовета. В крайнем случае, работники предприятия готовы пойти на решительную меру: забастовку.

— Нужно бить в набат, — считают они.

Что же касается депутата по бюджету горсовета Владимир Кравцов согласился, что положение у МП «Троллейбусное предприятие» крайне тяжелое, и выделенных из городского бюджета пяти с половиной миллионов рублей явно не хватит на все его нужды. Но нужно учитывать и экономическую ситуацию в городе.

— В расходную часть бюджета этого года заложено 650 миллионов рублей, — говорит Владимир Александрович. — Необходимо один миллиард. Если даже мы не будем отчислять в



краевой и федеральный бюджеты, то собственные доходы составят 440-450 миллионов рублей. Город у нас дотационный. Учитывая повышение заработной платы у работников бюджетной сферы (а эта статья защищена законом), на прочие расходы денег уже не остается. Поэтому практически всем муниципальным предприятиям пришлось урезать дотации.

Владимир Александрович считает, что снижение тарифа на пассажироперевозки и альтернативный частный извоз могли бы поправить положение МП «Троллейбусное предприятие».

Ирина ЗАГУРСКАЯ.

Рассматривая вопрос о выделении трех миллионов рублей Рубцовскому троллейбусному предприятию на погашение долгов по налогам, депутаты пришли к выводу, что в бюджете-2002 на эти цели денег нет. Но, учитывая, что положение очень серьезно, в решении записали – учесть эти расходы в бюджете-2003. О том, насколько здесь остра финансовая ситуация, корреспонденту Надежде РУБЛЕНКО рассказывает директор РМТП Владислав ПОБЕЖИМОВ.

— Владислав Акимович, депутаты перенесли три миллиона в бюджет 2003 года. А решат ли эти деньги ваши проблемы?

— Да нет, конечно. Ведь долги возникли по причине недофинансирования нашего предприятия, в течение последних трех лет. По нашим очень скромным расчетам на 2002 год РМТП требовалось 16 миллионов рублей. Выделили только 5,5. То есть, изначально муниципальное предприятие было поставлено в условия будущего банкротства.

— Говорят, что в Арбитражный суд от территориального органа федеральной службы России по финансовому оздоровлению и банкротству поступило заявление о признании вашего предприятия банкротом. Так ли это?

— К сожалению, так. В счет уплаты долгов даже проведена опись имущества. 10 троллейбусов уже нам не принадлежат.

— Для тех, кто принимал решение о недофинансировании муниципального предприятия, может, стоит напомнить о том, что из себя еще недавно представляло РМТП?..

— А почему бы и нет. Начиная с 1973 года – года рождения троллейбусного предприятия — оно с честью справлялось с пассажирскими перевозками, обеспечивая регулярность движения и удовлетворяя полностью все транспортные потребности жителей города. Одновременно троллейбус, являя собой экологически чистый вид транспорта, никогда не загрязнял городской воздух копотью и угарным газом.

Но вот, несмотря на то, что троллейбусов в городе для перевозки пассажиров хватало, с молчаливого согласия администрации и транспортной инспекции на центральные улицы города вышли частные микроавтобусы, которые полностью продублировали троллейбусные маршруты. С чего и начался наш финансовый крах.

— Давайте напомним еще и о том, что во все времена троллейбус в городе дотировался из местного бюджета.

— Да, городской общественный транспорт большой вместимости был и остается планово-убыточным, потому что нацелен на предоставление транспортных услуг низкооплачиваемой части населения.

ТРОЛЛЕЙБУС, ОГРАНИЧЕННЫЙ СОГЛАСИЕМ



Доходы же предприятия всегда складывались из выручки, полученной от перевозок пассажиров и дотаций из городского казны.

Неконтролируемый выход на наши маршруты частных маршрутов значительно уменьшил поступление выручки от продажи проездных билетов на троллейбусы. А значит, потребовал дополнительный финансовых вложений для под-

держания жизнеспособности предприятия из городского бюджета.

Но при формировании бюджета-2002 нам была выделена только треть от расчетной суммы плановой дотации. Как следствие, финансируется только одна статья расходов, а именно электроэнергия. Но ведь в бюджете предприятия имеются и другие статьи: ремонт троллейбусов, выплата заработной платы, уплата налогов...

— Как, на Ваш взгляд, сложится обстановка с пассажирскими перевозками в случае останова троллейбусного предприятия?

— Даже если все частные микроавтобусы выйдут разом на линии, они не смогут перевезти всех пассажиров. По простой причине. Они – МИКРОавтобусы. А с другой, главной, стороны, ни один из владельцев маршрутов не обязан перевозить льготников. Уж не говоря о том, что стоимость билетов подскочит за пределы.

— Давайте подсчитаем, хотя бы формально, как соотносятся ваши доходы и расходы.

— В месяц мы собираем примерно 1200000 рублей. На электроэнергию уходит 400 тысяч, 450 тысяч – налоги. У нас уже двухмесячная задержка зарплаты, на которую в месяц заберется миллион рублей. Если вместе сложить, то получится, что наши ежемесячные МИНИМАЛЬНЫЕ затраты составляют два миллиона рублей. На 2003 год в краевом финкомитете мы смогли защитить только 15 миллионов. Этого нам недостаточно.

— Какой выход из создавшегося положения Вы можете предложить?

— Троллейбус – транспорт малоимущих и льготников. Если наши депутаты провозглашают главным смыслом своей деятельности защиту именно таких слоев населения, так пусть помогут нашему предприятию. Или иначе оно полностью разорится. В этом случае социальное взрыва не миновать. Может, кто-то отвык жить без социальных волнений?..

«ТРОЛЛЕЙБУС, ОГРАНИЧЕННЫЙ СОГЛАСИЕМ»

Под таким заголовком в нашей газете ("Вечерний Рубцовск" №48 от 27 ноября 2002 года) был помещен материал Надежды Рубленко, посвященный финансовым проблемам Рубцовского муниципального троллейбусного предприятия. Такой же проблемой занималась и депутат краевого Совета народных депутатов Татьяна Вервекина. В итоге на поставленные вопросы был получен ответ от заместителя главы администрации города Валерия АЛЫМОВА:

— В связи с систематическим недофинансированием предприятия, отсутствием механизма компенсации льготного проезда граждан, обвальным ростом цен на энергоресурсы и материалы, РМТП не имеет возможности своевременно платить налоги.

В апреле 2002 года инспекцией МНС по г. Рубцовску издано постановление о взыскании с предприятия налоговых платежей в сумме 10,3 млн. рублей. Из-за того, что это постановление не было выполнено, службой судебных приставов в мае составлен акт описи и ареста имущества на указанную сумму.

После чего территориаль-

ным органом федеральной службы по финансовому оздоровлению и банкротству (ФСФО) в Алтайском крае было направлено обращение в Арбитражный суд о признании предприятия банкротом, так как изъятие арестованного имущества привело бы к остановке основной деятельности РМТП.

Администрацией города решено принять меры по оказанию помощи троллейбусному предприятию по выходу из создавшейся ситуации. В адрес территориального органа ФСФО направлено письмо за подписью главы самоуправления с просьбой отозвать из Арбитражного суда заявление

о возбуждении производства по делу о несостоятельности (банкротстве) Рубцовского муниципального троллейбусного предприятия. Объяснена и причина, по которой просят отозвать, — отсутствие компенсаций льготного проезда со стороны федерального бюджета и социальная значимость данного вида транспорта. Предоставлены гарантии по погашению образовавшейся задолженности в 2003 году.

Руководством предприятия подготовлены документы с просьбой о снятии ареста с имущества третьей очереди и замене его на имущество, не влияющее на основную деятельность.

В целях упорядочения частных перевозок администрацией города принят ряд нормативных документов, позволивших внедрить диспетчеризацию выхода маршрутных такси на линии, определить оптимальное количество данного вида транспорта.



Что в будущем?

Рыночная экономика диктует свои законы, порой довольно жестокие. Многие предприятия в период экономического лихолетья оказались на самом краю перед финансовым крахом. И в первую очередь пострадали предприятия городского общественного транспорта.

Если раньше они щедро дотировались государством, то сегодня оказались практически брошенными на произвол судьбы. Особенно тяжело в этом плане пришлось МП "Троллейбусное предприятие".

Как рассказал директор Владислав Побежимов, износ парка составляет более, чем 100 процентов. Машины выработали по два срока эксплуатации. Последние три года предприятие дотировалось лишь на 30 процентов. Как следствие, появились задолженности по заработной плате и текущей зарплате и текучесть кадров. Словом, еще немного и город остался бы без эко-

логически чистого транспорта, в данном случае троллейбусов.

Правда, в этом году ситуация изменилась в лучшую сторону. На нужды предприятия было выделено 15 миллионов 300 тысяч рублей, что в три раза больше по сравнению с прошлым годом.

Это вселяет некоторую надежду в работников троллейбусного предприятия и настраивает на оптимистический лад. Кроме этого, по словам Владислава Побежимова, готовятся документы на выделение льготного кредита в полтора миллиона рублей.

— Таким образом, мы сможем немного подремонтировать троллейбусы, заменить кузова, — считает Владислав Акимович.

Что же касается задолженности по заработной плате, то и здесь ситуация по сравнению с прошлым годом стала несколько лучше. Задолженность пока составляет полтора месяца.

Ирина ЕСИНА

Первый троллейбус по городу мчал...

Все события, приведшие к пуску в городе троллейбусного движения, и сегодня с точностью "до часа и рубля" помнит тогдашний начальник коммунального хозяйства города Никифор Николаевич Чапыгин. 27 лет (!) проработал он в этой должности и был непосредственным "пробивалой" документации, и "выбивалой" фондов, и "доставалой" материалов. Его рассказ об известном в неизменных фактах мы и публикуем сегодня.

– В то время существовало Министерство жилищно-коммунального хозяйства и такой сегодняшней раздробленности не было. В нашем ведении были и общественный транспорт, и гостиницы с прачечными, и дороги, и водоканал, и электросети, и дома. Словом, всё то, что хоть в какой-то степени сопрягалось или влияло на бытовую сторону жизнедеятельности города. Соответственно и один общий баланс, что позволяло и контролировать, и регулировать движение денежных средств от работы, причем прибыльной, всех предприятий. Тогда в городском ЖКХ нас было трое. Еще бухгалтер и инженер. В ту пору и достигла своего пика проблема общественного транспорта. Автобусы абсолютно не обеспечивали нормальную перевозку 160-тысячного населения.

И довелось так, что в нужный момент в город приехал министр МКХ Бутусов. Он и увидел своими глазами, что делается на остановках. Потому наше предложение встретил с пониманием и дал добро на организацию общественного электротранспорта. Выделил тут же средства на документацию.

Хочу немного отступить и напомнить. Разрешение министра тогда было только полдела. Несмотря на то, что и деньги имелись, и выделялись без задержки, нужно еще было договориться с проектным институтом. А это нисколько не легче, чем получить нужный капитал. Страна поднималась, бурлила новостройками, новыми городами, заводами. Проектные институты и слушать не хотели о

Время вокруг нас и вместе с нами несется с такой скоростью, что порой мы не только не успеваем остановиться и оглянуться, но и не в состоянии сделать это физически. Давно ли холодные осенние дожди слезились по окнам наших домов, а уже не сегодня-завтра будем держаться дальше от каждой крыши, с которой того и гляди на голову свалится увесистая сосулька. Еще вчера катались на лыжах, а сейчас будем сторониться от машин, рассекающих весенние лужи. Казалось бы, совсем недавно мы лезли по головам в переполненные и крахтевищие автобусы, чтобы успеть на работу, а нынче без физической нагрузки оказывает нам эту, ставшую уже не приметной, услугу рубцовский троллейбус. Между тем, скоро исполнится 30 лет с того момента, как первые пассажиры оплатили свой пятикопеечный проезд в новом виде городского общественного транспорта. 30 лет! Как же всё это было?



каких-то коммунальщиках с их меркантильными заявками, когда вокруг срочно требовалась документация на гигантские созидательные проекты. И при этом еще гирей для нас было то, что троллейбус полагался только крупным городам, минимум краевого значения. Так что, имея всё, мы имели в итоге совсем мало шансов на развязку транспортной проблемы в городе. И тем не менее, через пятое-десятое мы пробились в "Ленгипроект". Спустя время получили два варианта (тогда так было узаконено: выбирай). Предлагалось или трамвайное, или троллейбусное движение.

Первый вариант не прошел. Улицы практически прямые через весь город, к тому же узкие. Пустит трамвай, и их не будет совсем.

Значит, троллейбус. А его еще и в Барнауле не было. Когда краевое руководство прознало про рубцовскую самодеятельность, запрещать было уже поздно. Документация готова, деньги вложены, и там "наверху" уже бы не поняли политику местного руководства. Так что, обратной дороги не было. Кстати, о дорогах.

Они оказались палками в колесах тяжелой машины. Без твердого покрытия, без стоков, да еще на болотистых участках. Решение однозначное. Мостить вначале камнем, затем покрывать асфальтом. Возили камень на лошадях с Масалихи и с речки Каменки. Это за "Страной Советов" влево, так называемые Щеки. Здесь мы взрывали сами, пока не погиб прораб Ватутин. По своей

неосторожности. Когда окончили работы, приказал запрягать лошадей, а сам решил уничтожить оставшиеся детонаторы, чтобы не сдавать их, не тратить время. Ну и поджог коробку спичками...

Позарез нужен битум. А разнарядки практически не пробить. Ну, взял с собой мешок лещей копченых и в Омск, на завод. Выручила рыбка золотая. За неделю окольными путями отправил в город 10 вагонов битума вместо одного, с трудом разрешенного.

Подошли к последним работам. Нужен медный провод. По всему Союзу – дефицит. На всех городских заводах медь собирали, школьников подключили – по улицам ходили. Набрали, повезли в Ташкент, где и сделали нужный кабель.

Пришла пора ставить бетонные опоры. Строители в горло вцепились: давай цемент. По закону коммунальщики для своих строек должны полностью обеспечивать подрядчика необходимыми материалами. Снова в Москву. Правда, неправдами добыли разнарядку. Довольные, но когда кинулись, оказалось, что завод-то еще строится и в эксплуатацию не запущен. А сроки жмут сильнее прессы. Пришлось в срочном порядке, вразрез с проектом, делать металлические опоры, которые служат и по сей день.

А тут началось "перетягивание каната" с Барнаулом. Там тоже торопились с пуском. И силой краевых властей старались перехватить оборудование, адресованное Рубцовску. Воевали почти за каждый килограмм, каждый метр, каждый станок. Но минуло восемь лет (три года на документацию, пять на строительство), и первый троллейбус под ликование всего города помчался по маршруту.

Это лишь небольшое из теневой стороны большой нашей стройки. Были нарушения, были и подмазки, были и угрозы. На всё это шли ради будущего Рубцовска. Люди того времени создали реальную и оптимальную программу городских пассажироперевозок. Задача сегодняшних горожан сохранить её.

**Записал
Владимир СЕМЕНОВ**

Дороги тоже виноваты

Нет нужды говорить, что предприятия городского общественного транспорта “трещат по швам” буквально на глазах. Износ парка уже давно перешагнул красную черту и составил более чем 100 процентов. В частности в МП “Троллейбусное предприятие” машины выработали по два срока эксплуатации. Замена подвижного состава полностью дело не просто сложное, а скорее неосуществимое. Последние три года предприятие дотировалось лишь на 30 процентов. Прибавьте к этому налоги, электроэнергию, зарплату...

Впрочем, в этом году в городском бюджете было запланировано 15 миллионов 300 тысяч рублей. Кроме этого на обновление подвижного состава на одной из сессий горсовета депутаты постановили выделить льготный инвестиционный кредит в размере 1,080 миллиона рублей из городской казны под залог имущества. Как рассказал директор МП “Троллейбусное предприятие” Владислав Побежимов, на эти деньги планировалось немного

обновить подвижной состав. Это внушает некоторый оптимизм. Но... массу проблем по-прежнему приносят дороги. По мнению директора МП “Троллейбусное предприятие” Владислава Побежимова, они стали еще хуже. Особенно в аварийном состоянии находятся конечная остановка, улицы Северная, Сельмашская, Светлова. По этому поводу было письменное обращение к главе самоуправления Борису Лисенкову и в комитет по ЖКХ.



– Если в ближайшие дни не будут приняты меры, то мы планируем снять троллейбусы с маршрута по проспекту им. Ленина, – сообщил Владислав Побежимов.

Печально, конечно. А ведь в свое время, лет 15 назад был разработан проект движения маршрута № 3. Троллейбусы должны были ходить на Западном поселке, до старого кладбища. Собирались внедрять проект в жизнь. Но, по всей вероятности, эти добрые начинания так и останутся в планах.

Инна ЗАГУРСКАЯ

Рубцовскому троллейбусу — 30 лет

28 декабря 1973 года, 14.00 час. С этого момента началось регулярное движение троллейбусов по улицам нашего города. По этому случаю, на пл. им. Ленина, состоялся митинг, на котором присутствовали представители общественности, строители, горожане, учащиеся школ. В руках митингующих были лозунги "Даешь троллейбус".

Митинг открыл первый секретарь горкома партии Павел Федорович Красиков. Разрезал ленту. Строители передали символический ключ и... троллейбус под № 4, управляемый водителем 3 класса Михаилом Никоненко вышел на первый маршрут протяженностью 17,4 км, в салоне которого сидели первые почетные пассажиры.

Знаменательному событию предшествовала напряженная работа строителей, работников "Сибэлектромонтажа", дорожников. Это была поистине народная стройка. Возникла необходимость вручную выкопать траншеи под кабели протяженностью 20 км. Данные работы ударными темпами производили представители всех промышленных предприятий города, студенты, учащиеся школ. Задание было выполнено в установленные сроки.

Параллельно велся монтаж двух тяговых подстанций, осуществлялись отделка производственных помещений депо, бытовок. Надо сказать, что в этот год даже погода благоприят-

ствовала своевременному пуску троллейбуса. Стояли теплые, сухие дни и, практически, весь ноябрь дорожники полностью укладывали асфальт от троллейбусного депо до телевышки. А до этого, в августе 1973 г., в город пришли 35 новых троллейбусов из г. Энгельса Саратовской области. Здесь был единственный завод, производящий троллейбусы. Параллельно со строительством началась и комплектация кадров. В первую очередь, набрали две группы водителей троллейбуса, которые шесть месяцев проходили обучение в г. Новосибирске. Желающих было очень много, поэтому проводился жесткий отбор, в результате которого на курсы было зачислено 50 человек.

Так как, электрический транспорт был делом новым не только в Рубцовске, но и в крае, приходилось приглашать специалистов по контактной сети, опытных водителей, ремонтников из других городов страны. Это и Березняки, и Пермская область, и Стерлитамак, и Но-

восибирк, и другие. Для приглашенных Исполком городского Совета выделил в 1973 году 10 квартир. Все приходилось начинать с нуля. Завозили и монтировали станочное оборудование, изготавливали технологическую оснастку и приспособления для ремонта и обслуживания троллейбусов собственными силами. На предприятиях города собирали нестандартное оборудование. В декабре 1973 года, после завершения монтажа контактной сети и отладки тяговых подстанций, началась отладка троллейбусов и последующая обкатка их на линии. В то время отладкой троллейбусов занимались специалисты из Москвы, из производственного объединения "Росремэлектротранс". Прибывшие из Новосибирска водители троллейбусов с нетерпением ждали пуска, пока, рвались в бой, но работать приходилось в основном, на уборке территории, благоустройстве, вывозе мусора после строителей и расконсервации новых троллейбусов. Наконец, этот день настал. Вначале по первому маршруту ходило 14 единиц подвижного состава, затем до 24.

(Окончание на стр. 4)



Фото Бориса ПЛОТНИКОВА

Сегодня славный коллектив муниципального троллейбусного предприятия отмечает 30-летие со дня рождения транспорта в Рубцовске.

А вместе с ним точно такой же юбилей работы водителя троллейбуса отмечает и Любовь Валяева. С первого дня своей трудовой деятельности и по настоящее время Любовь колеблется только на лучшем счету. Десятки благодарных грамот, поощрений. Это она принимала в Барнауле машину под номером 100 из капитального ремонта. Коллеги из всего центра постарались сделать рубцовчанам к знаменательной дате хороший подарок. Сегодня он на городских улицах и один из лучших водителей предприятия уже перенес на нем первую тысячу пассажиров. Первую, но не последнюю.

Борис ГЛА

Рубцовскому троллейбусу — 30 лет

(Окончание.
Начало на стр. 2)

Конечно же, троллейбус стал самым популярным видом транспорта в городе и проблема перевозки пассажиров была практически решена. Хотелось бы отметить тех, кто стоял у истоков строительства и пуска городского электротранспорта. Это, в первую очередь, куратор строящегося объекта, а позже начальник троллейбусного управления Виктор Тимофеевич Бирюков. Обладая незаурядными организаторскими способностями, внутренним обаянием, широким умом, ему удалось создать сплоченный коллектив, заложить добрые традиции, которые живут и по сей день.

Это — Никифор Николаевич Чаплыгин — бывший начальник управления коммунального хозяйства, который добился в Госплане СССР разрешения на троллейбусы в Рубцовске, хотя городу по статусу, по численности населения, не положено было иметь электротранспорт. И который, на протяжении ряда лет курировал строительство объектов для троллейбуса. А с января 1974 года начались рабочие будни. В то время при стоимости проезда 5 копеек, у руководства предприятия помимо выполнения плана сбора выручки была еще одна забота — регулярность движения и культура обслуживания пассажиров. Дотация в сумме 900-960 тыс. руб. в год выделялась в полном объеме, новые троллейбусы поставлялись через главк по заявке предприятия. Первые годы коллективом предприятия много сил и энергии затрачивалось на благоустройство территории. Было высажено более 500 деревьев и кустарников, а сейчас террито-

рия предприятия занимает одно из первых мест по благоустройству и озеленению.

Креп коллектив, повышалось мастерство водителей, ремонтников, энергетиков, зарождались традиции. Предприятие имело свою самостоятельность. Успешно участвовало во всех спортивных мероприятиях города. По условиям социалистического соревнования коллектив неоднократно выходил победителем среди автотранспортных предприятий города.

Хотелось бы также отметить тех работников, которые и теперь, спустя 30 лет успешно работают в коллективе. Слова благодарности представителям самой трудной профессии — водителям троллейбусов. Это — Ю. М. Бескровный, Л. Н. Валяева, О. А. Фоминых, В. К. Черепанов. Слесари по ремонту подвижного состава В. И. Васильев, Б. П. Исайкин, Ю. Н. Козлобродов, Ю. П. Косолапов, А. Н. Терновых, А. Г. Щепкин и другие. Юношами, чуть более 20 лет от роду, пришли на предприятие электриками на тяговые подстанции А. В. Гутовский и В. В. Шипилкин. В процессе работы они совершенствовали свое мастерство, закончили техникум и в итоге сейчас Гутовский возглавляет службу электрохозяйства, а Шипилкин — самую крупную службу, являясь начальником депо. За 30 лет троллейбусное предприятие превратилось в одно из крупнейших предприятий города.

За этот же период построен

и сдан в эксплуатацию второй маршрут протяженностью 25,4 км с двумя тяговыми подстанциями, конечная диспетчерская станция на РМЗ, гараж на 13 автомашин, теплица, в которой круглый год выращиваются цветы для работников предприятия и ранние овощи. На берегу Новогорьевского озера построена база отдыха на 30 мест.

Собственными силами смонтирована контактная сеть по ул. Светлова с разворотным кольцом. За 30 лет троллейбусным предприятием перевезено около 1,5 миллиарда пассажиров. Сначала эксплуатации мы пользовались кассами-копилками. Потом перешли на более цивилизованный вид обслуживания — установили компостеры и ввели абонементы за проезд. Но, пришло новое время и оно вынудило вводить кондукторскую систему обслуживания пассажиров. Вначале возникали сомнения — выдержат ли люди (в основном ведь это женщины). В морозные дни, в неотопляемом салоне троллейбуса? Выдержали! И основная масса работает добросовестно. Это Е. В. Нюмкина, А. Н. Лаптева и многие другие.

Несмотря на экономические трудности перестроечного периода, коллектив троллейбусного предприятия и сегодня успешно решает вопросы по обеспечению пассажироперевозок по основным маршрутам города, оставаясь при этом самым дешевым и надежным видом пассажирского транспорта.

Пользуясь случаем, сердечно поздравляю весь коллектив муниципального унитарного троллейбусного предприятия с 30-летним юбилеем, желаю вам, уважаемые коллеги, и вашим семьям сибирского здоровья, бодрости, терпения и семейного благополучия.

С праздником!

Владислав ПОБЕЖИМОВ, директор РУМТП

Тридцать лет без «ЧП»

Всего лишь неделя осталась до того дня, как город будет поздравлять коллектив муниципального троллейбусного предприятия с 30-летним юбилеем. На торжество, которое пройдет 18 декабря в ДК «Тракторостроитель», ветераны, горожане, все те, кто стоял у истоков зарождения городского электротранспорта, поделятся своими воспоминаниями, перелистнут страницы славной истории предприятия. Своё слово скажут и те, кто сегодня принял трудовую эстафету и продолжает совершенствовать работу по организации пассажирских перевозок общественным транспортом.

Ежедневно услугами самого популярного вида транспорта пользуются тысячи рубцовчан и их гости. В дождь и слякоть, мороз и зной, несмотря на существующие, теперь уже постоянно, различные финансово-экономические трудности, четко по графику выходят на линии до 35 машин. За 30 лет работы троллейбусного предприятия ни одного серьезного «ЧП», которое бы допустило сбой в движении транспорта, сказало бы на традиционном укладе горожан. И как итог – 1,5 миллиарда пассажиров, которых перевез коллектив парка за три десятка лет своей деятельности. Есть чем гордиться, есть о чем говорить.

Конечно, не обходится без проблем, главная из которых – задолженность предприятия, в частности, перед энергетиками. Недавно горожане на себе испытали, что значит остаться в городе без троллейбуса. К сожалению, подобный повтор остановки элект-

ротранспорта не исключается. Дамокловым мечом снова повисают над предприятием два миллиона рублей за декабрь и январь. Энергетики требуют не только своевременного расчета, но и предоплаты за потраченную энергию в будущем.

Но в предпраздничные дни принято больше говорить о приятном. Продолжим эту тему. В минувший понедельник, после капитального ремонта в краевом центре, в парк прибыл троллейбус № 100. За минувший год предприятие обновилось на две новые машины. Вообще, по краевой программе, запланировано «освежать» рубцовское троллейбусное управление ежегодно четырьмя машинами. В этом году не получилось. Есть надежда, что в 2004 году получится за счет средств, предусмотренных бюджетами всех уровней.

За 30 лет коллектив предприятия стал в полной мере высокопрофессиональным. И если можно так выразиться, то даже больше. 20 машин должны быть сегодня в переплавке, а они работают уже по третьему кругу. Вместо 600 тыс. км, уже 1200000-1300000 км. Такого результата могут достичь только истинные профессионалы.

В завершение хотелось бы поздравить замечательный и сплоченный коллектив Рубцовского троллейбусного управления с наступающей замечательной датой. С праздником, дорогие и необходимые городу работники общественного транспорта! Пусть у вас, а, значит, и у нас все будет хорошо.

Юрий ДМИТРИЕВ

Я в синий троллейбус сажусь...

Тридцать лет назад лирика Окуджавы звучала в Рубцовске как гимн

Рубцовск обретал замечательный транспорт: надежный, комфортный, экологически чистый. И разом решающий массу проблем растущего провинциального города. С приходом его менялся сам облик Рубцовска: инфраструктура, дороги, уличное освещение. А главное - оставались в прошлом переполненные автобусы, толпы людей на остановках, массовые опоздания заводчан на работу в ночные смены.

...Первый троллейбус прошел по рубцовским улицам в самый канун 74 года. Это был испытательный рейс. Ехали специалисты, городское начальство. И все были удивлены итогами рейса: ни единой технической неувязки! Не "щелкнула" штанга, не подвели никакие контакты, исправно работали тяговые подстанции. С первого шага рубцовский троллейбус идеально вписался в город.

Он сразу же стал играть огромную роль в городской экономике. За 74 года троллейбусное предприятие перевезло более 21 миллиона пассажиров. К середине 80-х годовой пассажиропоток составил 45, а к концу 90-х - почти 60 миллионов человек. На троллейбусе ездили практически все рубцовчане. На нем завязалась вся городская социально-экономическая инфраструктура. Предприятие располагало почти полусотней новых троллейбусов, современной технической базой, развивало свою социальную сферу.

Троллейбус принес в тихий Рубцовск дух обновления.

Сорок тысяч "зайцев"?

Первый троллейбусный "заяц" в Рубцовске был зафиксирован сразу по выходе этого транспорта на маршрут. То есть в том пробном рейсе, который описан выше. "Заяц" скользнул в троллейбус, когда останавливались у подстанции, чтобы забрать электриков. Он озирался по сторонам, думал, что это обычный автобус. А разобравшись, начал смеяться и показал документ: рабочий "Алтайсельмаша" Василий Михайлович... Зайцев.

Совпадение просто магическое. Мог ли подумать Василий Михайлович, что через пару десятков лет троллейбус в Рубцовске станет фактически "заячьим" транспортом. Ибо невольно "зайцами" станут десятки тысяч заслуженных и законопослушных граждан: ветеранов, чернобыльцев, семипалатинцев и других категорий льготников. Затраты на их бесплатный проезд государством не компенсируются и на четверть. Например, по закону об инвалидах город должен был получить в минувшем году под пять миллионов рублей, а получил в семь раз меньше. И так - по всем категориям.

Корни проблемы, увы, не в городе. И не в крае. Стонут транспортники всей России. Сырых законов о том, что надо делать, много, а взвешенных - как это делать - большой дефицит. Вот и



Рабочая "лошадка" - троллейбус всегда выручал рубцовчан.

федерального закона о пассажирском транспорте нет до сих пор. И нет компенсаций льгот за проезд государственным служащим - таможенникам, налоговикам, депутатам, работникам прокуратуры, другим не самым нуждающимся согражданам. И до семидесяти(!) процентов своих пассажиров рубцовский троллейбус возит бесплатно. Какая рыночная экономика это выдержит?

Конкуренты

В конце 90-х годов в Рубцовске разнесся слух, что город хотят "захватить" извозчики из Новосибирска. Заполнив столицу Сибири, они ищут "колонии". Рубцовские власти это восприняли негативно. И дали волю извозчикам местным. У которых тоже хватало энергии. К 2001 году в городе было уже до сотни маршруток. А через год - в полтора раза больше. И все они были сразу взяты под жесткий контроль администрации.

Этот опыт работы с частниками был в итоге положительно оценен в крае. Извозчиков объединили в ассоциацию, ввели для них техническое обслуживание на базе муниципального автотранспортного предприятия, все маршруты диспетчеризировали. Это, естественно, проводилось на добровольной основе. По всем вопросам администрации города удалось найти оптимальные варианты решения.

Рубцовчанам "Газели" понра-

вились. Уютные, юркие, динамичные. И к тому же - это надо учесть - пока что все новые. Хозяева их полны энтузиазма. Потому что - ба-альшой калым. Ни тебе льготников на шее, ни тяжких налогов, которые давят муниципальный транспорт, ни того самого федерального закона о пассажирском транспорте. Вольница.

Заняли частники свою нишу, отобрав у троллейбуса около трети его пассажиров: самых платежеспособных. При этом

инфраструктура и создавалась. Изобретать велосипед сейчас просто нелепо. Дотационный муниципальный транспорт с большой пропускной способностью существует везде. В благополучной Германии второй век "громыхают" трамваи. Мегалополисы мира немыслимы без подземок. Электрический транспорт, изобретенный в конце позапрошлого века, будет жить, наверное, тысячу лет. Он, по сути, является единственной альтернативой уродливой автомобилизации. Этим чадающим стадам машин в городах, этим так называемым городским джипам с многолитровыми двигателями, придуманным, кажется, лишь для того, чтобы за счет здоровья всех окружающих тешить больные души амбициозных индивидуумов.

Для Рубцовска троллейбус - как для Москвы метро: самый доступный и необходимый транспорт. Он исторически обречен на выживание. Но сейчас ему очень худо. Более половины машин уже выхолили расчетный ресурс. У многих пробеги по миллиону и более километров. Налоги за год - 600 тысяч рублей, плата за электроэнергию - миллион. А компенсации за перевозку льготников - не более 20 процентов. Методика их начисления в крае несовершенна: расчет ведется от количества пассажиров "платных". Те, кто возит больше "бесплатных" - в огромном проигрыше. Системные перекосы в этой сфере складывались десятилетиями. По мнению специалистов, для сохранения и развития муниципального транспорта нужны как минимум два условия: нормальная правовая база и единый налоговый уровень для частных и муниципальных. Пока ни того, ни другого нет.

Коллектив Рубцовского троллейбусного предприятия работает самоотверженно. С маршрутов не снята ни одна машина. И состояние их пристойное - и салоны, и внешний вид. Чтобы держать их в боевом состоянии, немало усилий прикладывают и ремонтники, и водители, и специалисты. Текущей кадры практически нет. Директор РТП Владислав Побежимов называет Бориса Исайкина, Анатолия Терновых, Любовь Валяеву, Черепанова Валентина и многих других, работающих на предприятии со дня его основания.

В эти дни они выводят на маршруты троллейбусы, украшенные юбилейными цифрами. Предприятие отмечает свое тридцатилетие.

г. Рубцовск.

желающих влиться в ассоциацию частных извозчиков в городе не убавилось. Возникла иллюзия, что маршрутки могут полностью заменить в Рубцовске муниципальный транспорт. В том числе и троллейбусы.

Альтернативы не существует

Иллюзию эту развеяли энергетики. Обесточили как-то троллейбусный транспорт на сутки - выбивали долги у города, и город оцепенел. Никто не считал количество опоздавших - на предприятия, стройки, в больницы, учебные заведения. Только сами троллейбусники потеряли на этом простое 85 тысяч рублей. Надо думать, это - лишь слабое отражение всех городских потерь. Подобные случаи повторялись, и даже до самых недалеких дошло, что такое троллейбус для города. "Газельки" не могут в принципе заменить его на маршрутах. Ведь это всего лишь такси на 12 мест. Их потребовалось бы до... семисот на город. Полный абсурд. Ведь даже сейчас, при полутора сотнях маршруток, на остановках скапливаются одновременно до трех-четырёх машин. А без троллейбусов эти скопления увеличились бы до двух десятков. На целый квартал! В городе просто нет такой инфраструктуры.

Впрочем, речь не о ней. Речь - о троллейбусе, под который

В ритме жизни

Сегодня троллейбусное предприятие одно из тех, что пытаются выжить в условиях рыночной экономики. На предприятии полным ходом идет подготовка к зиме. Ведется капитальный ремонт центральной диспетчерской. Новая крыша позволит лучше удерживать тепло в помещении. Значит, комфортнее будет работать диспетчерам.

На предприятии решаются и другие вопросы. Для сохранности техники заключен договор с частным охранным предприятием на дежурство в ночное время. Теперь техника под надежной защитой. Вооруженные профессионалы не позволят разбить и разграбить машины.

Всего на предприятии работают 460 человек. По словам директора этого предприятия Юрия Перминова, с выплатой зарплаты проблем нет. Появилась возможность приобретать запчасти, а значит своевременно и оперативно осуществлять текущий ремонт техники.

Но не все, конечно, так гладко. И проблем немало.

Уменьшился пассажиропоток. Поэтому сегодня предпри-



**Директор предприятия
Юрий Перминов**

ятие работает в летнем режиме. На линии маршрута № 1 вместо 22 работает 20 троллейбусов. На втором маршруте, как обычно, работает 14 машин. Многие работники предприятия находятся в тарифных отпусках. Специалисты обеспокоены тем, что на июль мало покупают единых социальных проездных билетов. Студенты и школьники не берут проездные, возможно не знают, что в дни каникул ученические проездные для них сохранены на июль.

Галина ПЛУЖНИКОВА



Фото Бориса ПЛОТНИКОВА

Ждём троллейбус

Предприятие по крупницам обновляет свой парк машин

Рубцовское троллейбусное предприятие – одно из транспортных предприятий города. Оно, как и многие другие, предоставляя услуги населению, постоянно борется за собственное существование. Ежедневно на линию выходят 22 троллейбуса первого маршрута и 14 – второго. Несмотря на появление «маршруток», этим видом транспорта пользуется основная масса населения. Ежедневно перевозится 45000 человек. Это, конечно, совсем не значит, что, умножая на пять рублей, предприятие получает большие суммы прибыли. В это число входят льготники, которые ездят по ЕСПБ. Студенты с проездными билетами по льготной цене. Эти категории населения не приносят большую прибыль предприятию, но входят в общее количество перевозимых пассажиров. Двадцать тысяч горожан ежедневно пользуются троллейбусами и платят наличными за проезд. От них-то и идет доход предприятию, который никак не покрывает расходы на обслуживание и ремонт машин. Ведь подвижной состав изношен на 94,6 процента. Но все же на предприятии изыскивают средства, чтобы хоть как-то находить замену «старичкам».

Недавно был приобретен кузов троллейбуса. Чуть позже приобрели ещё один. Он отличается от первого дизайном. Выкрашен в белый цвет, с объемными и удобными дверями.

– Мы стараемся внедрять все производственные новшества. Эта машина выглядит несколько иначе, чем прежние, изменены кузова. Да и кабина водителя обновленная: она стала более удобной, – поделился своими впечатлениями мастер троллейбусного управления Юрий Попов.

Доволен приобретением и инженер по снабжению Виктор Аверцев:

– Троллейбус будет современный. Думаю, пассажирам приятно будет в нем ехать. Хотелось бы, чтобы люди сохраняли все таким, как сейчас – новым и чистым.

А пока здесь работают над сборкой и монтажом оборудования. Чтобы запустить эти новые троллейбусы на линию, предстоит подключить электроприборы, установить агрегаты и узлы. Все это надо проверить, обкатать.

С выходом на линию двух новых троллейбусов уйдут на долгожданную «пенсию» старые, которые уже отъездили свое, но, в силу недостатка



техники, еще перевозят пассажиров. Так что, понемногу идет обновление машинного парка.

Вообще, обновление техники – это одна из главных задач, стоящих перед предприятием. Это даст возможность стать еще более конкурентоспособным. Ведь троллейбусы – экологически чистый транспорт. Нашему городу без него не обойтись. Несмотря на разные виды услуг по перевозке пассажиров, утром уехать на работу (и в часы пик) очень трудно. Поэтому троллейбусы необходимы для жителей города. Только вот пожеланий об изменении маршрутов у людей много, например, чтобы троллейбус № 1 выходил на ул. Северную. Над этим еще стоит подумать. А пока пожелаем коллективу новых успехов, приобретенный техники и хороших пассажиров.

Галина ПЛУЖНИКОВА,
фото Бориса ПЛОТНИКОВА

НА ПОВЕСТКЕ – ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

Надежный транспорт

В троллейбусном предприятии обновится парк машин

«Среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной, хотел бы особо выделить ещё одну – это развитие транспортной инфраструктуры».

(Из Послания Президента Федеральному Собранию РФ от 26 мая 2004 г.)

В конце уходящего года одному из старейших предприятий города исполнилось 34 года. Свой день рождения коллектив троллейбусного управления отметил скромно. Его директор – Юрий Перминов – поздравил всех своих работников. А трудится здесь 460 человек.

Сложные времена переживает коллектив троллейбусного предприятия. Жесткая конкуренция, нехватка средств на развитие не вселяют большого оптимизма. Пока неизменной осталась стоимость проезда в общественном транспорте, несмотря на то, что вопрос неоднократно выносился на сессию горсовета.

Но экономические трудности не пугают коллектив. Он стремится не только выжить и сохранить для города этот вид транспорта, но ставит цели и успешно их осуществляет. Скоро на линию должны выйти два

отремонтированных троллейбуса.

Обновления коснутся не только троллейбусного парка, но и кадрового состава. 14 человек завершают учебу в Барнауле. Они получат профессию водителя троллейбуса. 1 февраля им предстоит сдать очередные экзамены.

Всего же 96 водителей работает на перевозке наших горожан. По словам начальника службы эксплуатации Алексея Ржаницына, это опытные водители, любящие свою работу. Среди них – Юрий Смелых, Валерий Терновой, Людмила Старикова. Они работают на предприятии с самого его основания. Из молодых успешно трудится Жанна Косолапова.

На линию ежедневно выходят 14 троллейбусов по второму маршруту и 22 по первому. Старый подвижной состав требует замены. Износ машин

составляет 94,9 процента. Планируется вновь приобрести в Новосибирске новые кузовы.

Но не только о технике думают на предприятии.

– Первая забота – о людях, – говорит директор троллейбусного предприятия Юрий Перминов. – Средняя зарплата у нас выросла на 30 процентов и составляет 4300 рублей. И это, конечно, не предел. По мере возможности будем ее повышать. Важно сохранить коллектив и сам троллейбус на городских маршрутах. Ведь этот вид транспорта – экологически чистый.

Нелегко начался новый 2006 год для троллейбусного предприятия. В январе доходы упали в два раза. Связано это с праздниками и с тем, что в частных маршрутных автобусах перевозили горожан по той же стоимости, что и в общественном транспорте. В результате пассажиров поубавилось, соответственно резко снизились и доходы. Но коллектив с оптимизмом смотрит в завтрашний день. Ведь есть большое желание – работать.

Галина ПЛУЖНИКОВА

«МЕДВЕЖИЙ» ЭКСПЕРИМЕНТ

В конце 2005 года на сессии горсовета слушался вопрос о повышении тарифа на проезд в городском общественном электротранспорте. Представители троллейбусного предприятия просили утвердить тариф в размере 6 рублей, объясняя повышение несоответствием себестоимости проезда существующему тарифу в 5 рублей. Пожелание подкреплялось реальными показателями экономической деятельности предприятия.

Однако депутаты посчитали нужным оставить всё без изменения, увеличив только стоимость льготных проездных билетов для школьников и студентов. Мотивировка – защита кошельков рубцовчан, пользующихся услугами повседневного и доступного всем слоям населения общественного транспорта.

К сожалению, за гуманным действием не были замечены те подводные рифы и течения, которые способствовали росту убытков предприятия, реальному финансовому краху, именуемому банкротством. Решение депутатов лишь усугубило положение дел. Проанализируем конкретные результаты работы троллейбусников в старых условиях нового 2006 года. Тяжёлый первый месяц. Пошёл драматический январский эксперимент: стоимость проезда стала одинаковой что в маршрутках, что в троллейбусе – 5 рублей. При этом пассажирское предприятие определило свою цену проезда как в автобусах, так и в маршрутных такси в пределах 6 рублей.

Уравниловка пошла явно во вред самому востребованному транспорту. И вот итог.

На 2006 год плановая перевозка пассажиров (от реализации абонементной продукции) составляет 5501,3 тысячи человек. Делим на

12 месяцев. Январское задание – 458,4 тыс. человек. Но это в прежних условиях работы, без пятирублёвых маршруток, которые рубцовчане предпочитали не слишком теплому и комфортному троллейбусу. Результат: перевезено 393,4 тыс. человек. В кассу предприятия не дошли 325 тыс. руб. Таким образом, доход от реализации абонементной продукции умень-



шился на 14,2 процента, то есть ровно настолько, насколько уменьшился пассажиропоток – главный источник благополучия коллектива. К сказанному добавим следующий экономический факт: согласно экспертному заключению администрации города, себестоимость одной поездки в муниципальном троллейбусе равняется 6 руб. 49 коп. Спрашивается, может ли быть реальным выполнение финансового плана в существующих условиях?

А теперь порассуждаем, как лучше распорядиться полученными средствами, отминусовав обязательные платежи. За электроэнергию платить надо, не то выключат рубильник. Налоги платить надо, не то счета закроют. Зар-

СИТУАЦИЯ

плату людям отдать надо, не то социальный протест. За теплотенергию и водоснабжение платить надо, не то замораживание предприятия. Как видим, здесь не сэкономишь и не спрячешь. Остаются запасные части, резина, амортизация и прочее, без чего троллейбус долго не проходит. Иначе говоря, убытков можно избежать лишь при закрытии троллейбусного движения. Тому подтверждением 17 миллионов рублей, которые уже повисли на предприятии тяжкими долгами. И долги будут расти дальше и больше.

Но, может, наш горемычный электро-транспорт вообще не нужен городу? И нет надобности обеспечивать льготные поездки малоимущим, ветеранам, инвалидам, «чернобыльцам», пенсионерам, школьникам, студентам, детям из многодетных семей? Не стоит ломать голову над решением транспортно-финансовой проблемы и налаживанием бесперебойных пассажирских перевозок? Нет, нужен, оказывается. А коли так, значит, предприятию должна быть оказана немедленная финансовая помощь, чтобы оно смогло нормально функционировать в условиях рыночной экономики, а не копить в геометрической прогрессии запланированные заранее убытки. Трудно это делать в условиях дефицитного городского бюджета? Тогда предприятие необходимо отпустить на вольные хлеба, отдав ему право управления ценовой политикой. Третьего пока не дано.

Владимир СЕМЁНОВ.

И пошли троллейбусы...

33 года назад в Рубцовске появился новый вид транспорта

Виктор Шипилкин трудится в троллейбусном предприятии со дня его основания. 28 декабря 1973 года – день рождения троллейбусного предприятия: в Рубцовске были пущены первые троллейбусы. А Виктор Шипилкин пришел на предприятие в сентябре 1973 года. Именно он в числе первых специалистов участвовал в подготовке пуска первых троллейбусов.

– Это время я помню очень хорошо. Да и как забыть такое историческое событие? Ведь это был праздник для города. Я пришел на новое предприятие электромонтером тяговых подстанций. Дело это новое и интересное. Занимались подготовкой к пуску машин, отладкой тяговой подстанции. Рубцовчане праздновали значительное событие – пуск первого троллейбуса, а мы работали в это время на подстанции. Оборудование новое, одновременно делали и учились. Тогда отношение к троллейбусу было другое, – говорит Виктор Васильевич.

Совсем недавно он отметил свой 55-летний юбилей. Событие значительное, чтобы вспомнить прошлое.

33 года посвятил своему делу этот человек. Успешно освоил профессию электромонтера. Сметливого паренька заметили, ему стали доверять

более сложные и ответственные участки работы. Он трудился мастером тяговых подстанций, затем – старшим инженером, начальником энергохозяйства.

– Помню, как на 7 ноября в 1981 году запускали троллейбусы маршрута № 2, – говорит Виктор Шипилкин.

И к этому событию непосредственно причастен Виктор Шипилкин: он курировал все работы, связанные с прокладкой линий для маршрута № 2.

Учитывая опыт запуска троллейбусов, Виктора Шипилкина в 1987 году, в качестве специалиста из СССР, отправляют на полгода в Монголию, где он участвует в пуске первого троллейбуса в Улан-Баторе. Как память об этом событии – Почетная грамота посольства СССР, которой он награжден.

С 2000 года герой нашего повествования трудится начальником депо. Ему приходится решать сложные вопросы по организации ремонта, эксплуатации машин и технического обслуживания.

– Наша задача – не допустить уменьшения машин на линии. Троллейбусы изнашиваются. Ремонтируем их, обновляем кузова, крыши. Ищем выход. Уже отремонтировали крыши у 17 машин, – говорит начальник депо.



Забот у него действительно немало. Например, недавно укомплектовали все 48 троллейбусов специальными электрическими калориферами. И пассажирам теплее, и кондуктору.

Коллектив троллейбусного предприятия от всей души поздравил именинника и пожелал ему дальнейших успехов. Впереди – новые задачи, которые предстоит решать. Ведь, что ни говори, без троллейбусов нам, пассажирам, в городе не обойтись.

Галина ПЛУЖНИКОВА,
фото Бориса ПЛОТНИКОВА

ТРОЛЛЕЙБУС НЕ ВЫДЕРЖИТ ВСЕХ

В ПОСЛЕДНЕМ МЕСЯЦЕ УШЕДШЕГО ГОДА ТРОЛЛЕЙБУСНИКИ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ ОБСЛЕДОВАНИЯ (ВТОРОГО В 2006-М ГОДУ) ФАКТИЧЕСКОГО ПАССАЖИРОПОТОКА. ИНАЧЕ ГОВОРЯ, С МАТЕМАТИЧЕСКОЙ ТОЧНОСТЬЮ, ИЛИ ПРИБЛИЖЁННОЙ К НЕЙ, ОПРЕДЕЛИТЬ ЧИСЛО ПОЕЗДОВ, СОВЕРШЁННЫХ ЛЬГОТНИКАМИ И ПЛАТНЫМИ ПАССАЖИРАМИ.

Льготники – это те, кто пользуется проездными билетами для школьников, студентов, пенсионеров и так далее. Платные – рассчитывающиеся по факту своими кровными. Итак, 8 декабря счётчики, привлечённые как со стороны самого предприятия, так и из других городских организаций, с 5 часов 30 минут заняли свои «боевые посты» в 37 троллейбусах и сдали оперативные карты лишь с заходом в парк последнего троллейбуса в 00 часов. Основная задача мероприятия – расставить все точки над «i», озвучить причины убыточной работы городского электрического транспорта, и обратить внимание администрации города, депутатского корпуса и общественности на финансовое положение главного рубцовского перевозчика пассажиров, граничащее из года в год с процедурой банкротства. Исходя из данных, полученных независимыми счётчиками в ходе изучения пассажиропотока, и вырисовывается следующая картина.

Сегодня существует шесть типов льготных проездных билетов: школьные, студенческие, для граждан, для организаций, ЕСПБ и ЕСПБ по возрасту. Данные льготы созданы не троллейбусным предприятием, а городской властью и правительством нашей страны. Потому, естественно, убытки от перевозок пассажиров данных категорий должны компенсироваться соответствующими бюджетами. Прочитана разница между расчётной и фактической стоимостью каждого вида проездного билета, определено и количество ездки, которые должен совершить льготный пассажир в течение месяца. Конкретный пример: студенческий билет стоит 200 рублей. Его владелец совершает за месяц 100 поездок. Стоимость проезда 6 рублей умножаем на 100, вычитаем 200 и получаем результат должной компенсации – 400 рублей. За декабрь было продано 2226 студенческих проездных. Стало быть, компенсация за них перевозчику составляет 890400 рублей. Такая же арифметика по ЕСПБ: 6 руб. x 50 поездок – 110 руб. = 190. Продано билетов 6558, компенсация за месяц – 1246020 руб. Но, напомню, что приведённые действующие нормативы являются прогнозными. На самом деле, по данным анализом пассажиропотоков (летнего и зимнего сезонов), картина предстаёт несколько иная.

Горожане совершают гораздо больше по-

ездок, чем прогнозируется не только компенсирующими организациями, но и непосредственно троллейбусным управлением.

Так, 8 декабря – в обычный рабочий день – студенты совершили 6565 поездок, льготники



по ЕСПБ – 13484. Данные по первому и второму маршрутам. Мы не приводим цифры по другим категориям, чтобы не загромождать статью ещё большим их количеством. Скажем лишь, что за этот день, ничем не отличающийся от предыдущих и тех, которые ещё будут, троллейбусами перевезено 30972 льготника и... 16132 платных пассажира. Выручка от продажи абонементов составила 96792 рубля. А сумма недополученных денег от обслуживания льготных пассажиров только за один месяц приближается к трём миллионам рублей. Такая вот беспристрастная арифметика.

Ещё в конце лета директор предприятия Юрий Перминов сетовал на полное отсутствие средств для обновления машинного парка, износ которого превышает 90 процентов. Компенсация за льготников своевременно не поступает, а тот мизер, что приходит, не покрывает и третьей части расходов. «Живые» деньги уходят на удовлетворение всевозможных долгов и платежей. Поэтому предприятию практически невозможно обновить свой парк.

К счастью, в полном объёме мрачный прогноз не подтвердился. Буквально в последние дни декабря поступила федеральная компенсация за пенсионеров-льготников. Часть полученных средств пойдёт на оплату электроэнергии, а основная сумма будет отправлена в Новосибирск за новый корпус троллейбуса. Получить бы ещё полную компенсацию за го-

ТРАНСПОРТ

родских льготников, которая должна производиться из местного бюджета... Но это уже из области фантастики. И, таким образом, убытки, долги, неудовлетворительная заработная плата становятся тенью предприятия и в наступившем году. Но ведь нелогично, ни в какие экономические «ворота» не лезет та-

кое состояния жизненно необходимого для города объекта: не должно быть предприятия, которое бы работало только в яму банкротства. Не должно, но может. Во всей России электрический пассажирский транспорт является дотационным. Без финансового вливания извне он просто не может развивать полноценную деятельность, а за счёт «подбрасываемых» время от времени незначительных сумм влачит лишь жалкое существование. Но должен же быть какой-то выход из искусственно созданного тупика, кроме полного и

своевременного компенсирования льготных проездных билетов?

О росте тарифов за проезд не может быть и речи. В этом случае троллейбус реально потеряет пассажиров, которые переметнутся в маршрутки. Значит, «избавляться» от обилия льготников или приближать стоимость льготных билетов к фактической. Меры очень непопулярные, но вполне возможные в сложившейся ситуации. В нынешнем году, например, такое решение может уже быть принято в отношении проездных билетов для граждан и для организаций. Под большим вопросом, при отсутствии полной компенсации из местного бюджета, находится и существование дешёвых проездных билетов для школьников и студентов. А это настоящий удар под дых многим семьям, с трудом сводящим концы с концами. Возможна и социальная доплата школьникам и студентам, но за неё нужно бороться и бороться на самом верху. Но, как говорится, до бога высоко, до Москвы далеко, а мы вот здесь, и одни со своими проблемами. Естественно, о прекращении движения по городу самого массового и доступного вида общественного транспорта не может идти и речи, потому нам думать и решать, как облегчить его существование, не затрагивая при этом финансового положения определённых слоёв населения.

Владимир СЕМЁНОВ.

Пора ремонтов

Троллейбусное предприятие готовится к предстоящей зиме

В разгар рабочего дня на территории троллейбусного предприятия малоллюдно, однако в производственных корпусах и на линиях кипит оживленная работа. Здесь продолжают подготовку к зиме. До того, как мороз скует землю, сделать необходимо немало.

Как рассказывает начальник техотдела Виктор Дуганов, троллейбусное предприятия содержит обширное хозяйство. Это и контактная сеть, и питающие сети тяговых подстанций, и сами подстанции... Чтобы обеспечить устойчивую работу городского общественного транспорта в зимнее время, все требуется привести в порядок до наступления холодов. Время торопит. По плану предстоит, например, капитально отремонтировать конечную диспетчерскую, а ведь есть и неплановые работы: такие, как восстановление киосков по продаже проездных билетов.

Сейчас один из таких киосков находится под крышей троллейбусного депо. Рабочие готовят его для покраски, а чуть дальше несколько человек устанавливают на троллейбус снятое оборудование.

— Аварийный ремонт подвижного состава, — поясняет начальник депо Виктор Шипилкин, — одна из наших самых больших проблем. Таких отвратительных дорог, как в нынешнем году, в городе еще никогда не было. Ше-



Плотник Сергей Дубрава реставрирует киоск по продаже проездных билетов

стью машину с разломами рамы ремонтируем, а уж о том, что амортизаторы с креплением вырывает, я и не говорю...

Сегодня в депо на аварийно-восстановительном ремонте стоят два троллейбуса, и понадобится не одна смена напряженного труда, чтобы они вышли на маршрут.

По словам главного инженера предприятия Владимира Ступоченко, подготовка к зиме производственных помещений осуществляется по графику, ремонт и опрессовка внутренних систем

отопления, ревизия запорной арматуры на территории базы в основном закончены, осталась мелочевка вроде замены отдельных стекол в здании депо, проверка утепления ворот и т.п. А вот на объектах троллейбусного предприятия, разбросанных по городу, забот еще хватает. Серьезные опасения внушает тяговая подстанция № 2. Хотя работы по повышению надежности электроснабжения подстанции выполнены, однако проект реконструкции ее питающих сетей так и остался на бумаге, потому что по смете обчисляется на сумму более семи млн. рублей.

— Нет кабеля, не можем заменить изношенный контактный провод, создать аварийный запас электродвигателей, до сих пор должны за перенос эстакады, — перечисляет директор троллейбусного предприятия Юрий Перминов. — Город с нами рассчитаться полностью, увы, не в состоянии. Только за прошлый-по-прошлый годы долг городского бюджета по компенсации льготных перевозок студентов и школьников составил около 22 миллионов рублей.

По его мнению, сложное финансово-экономическое состояние предприятия отрицательно сказывается на подготовке общественного транспорта к зиме. Жаль, если это отразится и на регулярности движения троллейбусов...

**Сергей ШАБАНОВ,
фото Бориса ПЛОТНИКОВА**



Электрогазосварщик Виктор Белобородов занят в подготовке к зиме производственных помещений

КТО в городе главный перевозчик пассажиров? Памятуя о недавней остановке троллейбусного движения из-за аварии, можно, не раздумывая, утверждать — муниципальный транспорт. Потому что никакими «ГАЗельками» невозможно перевести всех пассажиров, особенно в часы пик.

Три основные составляющие — подвижной состав, то есть троллейбусы, контактные и кабельные сети — должны обеспечивать нормальную работу троллейбусного предприятия. Мы не будем подробно останавливаться на их техническом состоянии, о чем говорилось уже не раз, и известно всем. Лучше поговорим о перспективах развития и о том, на что нацелены работники предприятия.

В крае утверждена программа «Модернизация подвижного состава горэлектротранспорта». В эту программу попало и МУП «Троллейбусное предприятие» Рубцовска. Благодаря этому, в конце 2007 года проплачено за два машинокомплекта, из которых в Барнауле соберут новенькие машины. Если все сложится без сучка и задорин-

«Несравненный» троллейбус

ки, то в мае рубцовчане оценят их комфортабельность. Опять же по программе в этом году планируется пополнить подобным образом подвижной состав на три троллейбуса. Правда, стоит она немалых денег: 50 процентов финансирует край, 30 процентов — город и 20 процентов ложатся на предприятие. Конечно, работникам придется, что называется, «затянуть пояса» и изыскивать резервы. И все же специалисты с оптимизмом смотрят в будущее, потому что новый транспорт — это экономия на ремонтах и запасных частях. А это, в свою очередь, высвобождение средств на реконструкцию контактных и кабельных сетей (хотя эти работы очень затратные) и, как следствие, повышение рентабельности предприятия. Да и вообще, электротранспорту равных нет.

Это уже прошли и испытали на себе развитые европейские страны. Машины экологически чистые, большой вместимости — троллейбус за один раз может увезти до 126 пассажиров.

Износ рубцовского подвижного состава сегодня составляет практически 94 процента. Однако количество машин на маршрутах не сокращается. Как выходило 36 троллейбусов, так каждый день и выходит на линию, в выходные чуть меньше. Отдельные слова благодарности за это ремонтной службе предприятия.

Надо сказать, что в последнее время чувствуется поддержка и городской администрации. Появление в скором времени на наших улицах новых троллейбусов — несомненное тому подтверждение.

Людмила ШЕСТАК.

ТРУДНЫЕ БУДНИ

ГДЕ ТОНКО, ТАМ И РВЕТСЯ

Обрыв троллейбусных проводов – дело, увы, привычное. И это случается не раньше и не позже, а когда у тебя остаются считанные минуты до срочной встречи. Кондуктор сочувствующим голосом объявляет: «Обрыв на линии, время стоянки – неизвестно». Хочешь – сиди и жди, когда троллейбус вновь тронется, хочешь – ноги в руки и бегом.

Итак, движение на маршруте полностью парализовано. Всё теперь зависит только от профессионалов. Если за 20 минут уложились в кем-то придуманный норматив, то ЧП нет, а есть задержка, значит, в зачёт не идёт. А уж коли больше, то уже, как ни крути, а авария. Вот именно таких ситуаций, по словам начальника службы энергохозяйства троллейбусного предприятия Александра Гутковского, в нынешнюю зиму было 8-9 случаев ежемесячно.

Как известно, троллейбус в городе ходит уже почти 35 лет. По раз и навсегда проложенному маршруту и обозначенному контактной линией, основой которой является сталеалюминиевый провод. Всё имеет свой срок жизни. По нормам служба данного провода составляет 16 лет. Этого отрезка хватает, чтобы выдержать постоянное трение с головками токоприёмников и поджоги от скользящих штанг. А кроме того, алюминий – очень мягкий металл, от непрерывного качания (ветры, движение транспорта) в местах жёсткого крепления регулярно появляются трещины, и в результате провод рвётся. Контактная линия не менялась десятилетиями, будто рассчитана на долгие века. И, честно говоря, в ближайшее время город вряд ли окажет существенную помощь планомерно-убыточному предприятию по обеспечению благополучных пассажирских перевозок. По причине давно известной: в казне на эти цели нет денег. А у остро нуждающегося предприятия – в силу технических условий и социальных обстоятельств – средств тем более нет и даже в долг не у кого взять. Положение усугубляется и тем, что промышленность прекратила выпуск устаревших в техническом плане алюминиевых проводов, заменив их медными, более эффективными, но и с больно кусающимися ценами. Такое вот получается финансово-техническое троллейбусное кольцо, внутри которого час ремонта оборванного провода приносит предприятию около 20 тысяч рублей ущерба.

СКОЛЬКО НИ ЛАТАЙ, НОВЕЕ НЕ БУДЕТ

Давно известно, что беда не ходит одна. Потому есть и вторая, и третья, и четвёртая... Впрочем, по порядку, о второй беде. Она, кстати, так и именуется: вторая тяговая подстан-



ция (пр. Рубцовский). Грунт, на котором расположена злополучная подстанция, насыщен агрессивными земельными элементами, успешно и с завидным аппетитом разъедающими подводящие кабели. На них уже столько соединительных муфт, что, как говорится, клейма негде ставить. Требуется немедленная и полная замена всего подвода.

Но кабели на деревьях не растут, на дорогах не валяются. Их нужно опять-таки покупать. А денег в бюджете нет как на контактные провода, так и на жизненно важные кабели. Время, потраченное на каждое новое соединение, умножается на троллейбусные остановки, которые вновь не довозят в кассу предприятия порядка 30 тысяч рублей (машина-то не одна простаивает на линии).

37 километров контактного провода и 30 специальных кабелей. И на всё про всё – ноль рублей. Мечтать о скором ценном приобретении, как видим, не приходится. Пока профессионалы предприятия делают всё возможное, а больше невозможное, чтобы троллейбусы работали на маршрутах без больших сбоев в любое время года и любую погоду. Но всему бывает предел, и что будет, когда он наступит?

РАБОЧИЙ РЕСУРС ИМЕЕТ ПРЕДЕЛ

Никто не будет оспаривать аксиому, что всякая вращающаяся и двигающаяся механическая деталь в любом агрегате имеет свойство изнашиваться или ломаться, исчерпав

ТРАНСПОРТ

свой рабочий ресурс. Будь это простая телега, велосипед, мотоцикл, машина или всё тот же троллейбус. Все эти агрегаты неминуемо выходят из строя, когда в их механическом чреве что-то начинает скрежетать, щёлкать и окончательно ломаться. Теперь наступает очередь демонстрировать своё профессиональное мастерство слесарям предприятия.

Кадровые, обогащённые практическим опытом седые головы, начинают мудрить. Если поломка, так сказать, «местного значения», то есть, которую можно подварить, подлатать, подшлифовать или выточить на токарном станке, в крайнем случае, изыскать старую деталь на складских полках, – вопрос решается практически в рабочем порядке, в ос-



новном за счёт умелых рук здешних «врачевателей» и довольно оперативно.

Но в том-то и беда, что не всегда можно выкрутиться за счёт старых деталей или смекалки умельцев предприятия. Узлы и важнейшие для безопасности движения и пассажиров запасные части должны соответствовать изначальным заводским условиям. На «авось» в данной ситуации никто не надеется. Не тот случай, чтобы легкомысленно брать на себя ответственность за жизнь людей и затем не оправдать её. Значит, эту материаль-

ную часть троллейбуса необходимо закупать на соответствующих предприятиях.

Легко сказать. На предприятии не в состоянии обеспечить работников нормальной заработной платой, перестали мечтать о перспективах его развития, приобретении полноценных новых троллейбусов (довольствуются кузовами, вышедшими из капитального ремонта), не планируют возможное финансовое оздоровление. В одиночку ничего этого не добиться. Потому все маломальски появляющиеся деньги уходят на запасные части. А это уже сотни тысяч рублей. И всё для того, чтобы горожане не испытывали перебоев в работе электрического общественного транспорта и пользовались бы им при любых климатических проявлениях. Но с постоянным ростом цен буквально на всё, изначально дотационное по своей сути предприятие просто будет не в силах совладать с минусовой экономикой и начнёт сдавать те позиции, которые удерживает с громадным напряжением.

ОДНИМ – ЛЬГОТЫ, ДРУГИМ – УБЫТКИ

В среднем, ежегодно реализуется почти 34 тысячи льготных билетов для школьников и студентов. По линии ЕСПБ – свыше 55 тысяч. Фактическая стоимость льготного проездного билета составляет соответственно 100, 200, 180 и 350 рублей. На практике из стоимости каждого гражданского билета выпадающий доход равняется 450 рублям. Конкретный пример: выручка от продажи школьных и студенческих билетов в прошлом году была 5113,9 тыс. руб. Выпадающий доход достиг 10151,45 тыс. Это та сумма, которая должна восполниться дотацией на убыточность из местного бюджета. Аналогичное критическое положение и с субсидией по ЕСПБ из федеральной казны. На деле из городского бюджета дотация за 2007 год составила полтора миллиона рублей. Субсидия по ЕСПБ – 9 миллионов 110 тысяч 423 рубля. Таким образом, чистые убытки, никаким боком не зависящие от предприятия, составляют год около 15 миллионов рублей. Те самые, которые пригодились бы и на запасные части, и на заработную плату и в какой-то мере даже на перспективу. Увы, ни с каких сторон серьёзная помощь рубцовскими троллейбусниками в ближайшее время не ожидается, как не ожидаются и финансовые вливания благодородных инвесторов.

Владимир СЕМЁНОВ.

КСТАТИ. Ежемесячно администрация краевого центра в 2008 году планирует оказание помощи барнаульскому обществу электрическому транспорту в размере 12 миллионов рублей.

Заглянуть в «КОЛОДЕЦ»

Конкурс профессионального мастерства водителей проходил 10-11 июня на территории троллейбусного предприятия.



Фото Татьяна СИНКЕВИЧ.

На полосе — тяжеловесы.



Болезнь так болеть.

В первый день семь участников конкурса профессионального мастерства демонстрировали знания по устройству машины, сдавали правила технической эксплуатации троллейбуса и теорию по культуре обслуживания пассажиров. На следующий день они в полном составе вышли на импровизированную линию, где смогли доказать водительское мастерство на практике. «Колодец», «змейка», «въезд в бокс» — фигуры в принципе не сложные, но покорились они далеко не всем. Волнение сыграло свою роль. В итоге лента победителя досталась Елене Носовой, на втором месте Михаил Бобровский, почетное третье место у Ларисы Косолаповой. Наградой им стали цветы и денежные премии.

Татьяна СИНКЕВИЧ.

Губернатор слово держит!

На прошлогоднем юбилее Рубцовска глава Алтайского края Александр Карлин обещал городу три новых троллейбуса и слово свое держит. На днях в депо предприятия появились две новые машины минского завода.

Одна из них — подарок края, а другую Рубцовск приобрел на средства собственного бюджета, затратив 3 млн. 350 тыс. рублей. Комплектующие части машин доставили из Беларуси, и за 180 дней специалисты «Горэлектротранса» Барнаула произвели окончательную сборку и отладку троллейбусов новой модификации, которая существенно отличается от машин, находящихся в эксплуатации.

В Рубцовск троллейбусы добирались на буксире. Эти машины уже прошли

обкатку и, после того как будут оформлены все документы, а водители пройдут дополнительное обучение, выйдут на линию. Кому из водителей предоставят право управлять ими, решит руководство, но одно известно — лучшим из лучших. Появление комфортабельных троллейбусов можно назвать событием не только потому, что они порадуют горожан, но и потому, что сократят расходы предприятия на ремонт подвижного состава.

Татьяна СИНКЕВИЧ. Фото автора.



И. о. заместителя главы города Сергей Черноиванов дает «добро»!



ДВОЙНОЕ ПОПОЛНЕНИЕ

ТРАНСПОРТ

На днях в город поступило два новых троллейбуса белорусского производства. Так губернатор начал выполнять данное рубцовчанам обещание.

Ещё в сентябре прошлого года во время празднования Дня города губернатор Алтайского края Александр Карлин сказал, что вместе с 25 миллионами на ремонт дорог в Рубцовск поступит три новых троллейбуса. Пришло пока два, и то один приобретён за средства городского бюджета

– Такая помощь из края помогает популяризировать и содержать наш троллейбусный парк, – говорит директор муниципального унитарного троллейбусного предприятия Юрий Перминов. – Я думаю, это радует не только нас, но и жителей города.

Сейчас машины стоят в парке. Дело в том, что сидеть у них за рулём пока никому. Новые троллейбусы несколько отличаются в управлении от более старых моделей. Юрий Попов – водитель почти с тридцатилетним стажем, однако даже такой опытный специалист с новой системой может разобраться не сразу. Приходится повозиться. Водитель вытирает со лба пот платком. Мало того что сложности с управлением, так ещё и жара стоит 30 градусов. Однако вскоре новый троллейбус загудел и тронулся с места.

– Машина хороша, особенно рулевым устройством, – делится впечатлениями Юрий Попов, – и очень удобна при вождении. Конечно, придётся попотеть, чтобы всё освоить, но, я думаю, у нас всё получится.

По словам директора троллейбусного предприятия Юрия Перминова, на сегодняш-

ний момент износ машин, находящихся в парке, составляет 96%. Это значит, что практически все троллейбусы можно сдать на переплавку. Однако такой роскоши предприятие себе позволить не может. Вот и приходится восстанавливать машины своими силами.

– Коллектив у нас работоспособный, – продолжает Юрий Иванович. – Все троллейбусы поддерживаются в рабочем состоянии. А если и происходят поломки, то мы их устраняем своими силами и снова выпускаем машины на линию.

Новые троллейбусы появятся на улицах города примерно через месяц, а в троллейбусном предприятии теперь ждут две оставшиеся машины. Ведь город нуждается в этом виде транспорта.

Александр ОБЛАКО.
Фото Василия САЩЕНКО.



Время, вперед!

Бегущие по проводам

На маршруты скоро выйдут два новых троллейбуса



Новые троллейбусы собраны в Барнауле из комплектующих Минского завода.

По словам директора троллейбусного предприятия Юрия Перминова, они получены в рамках выполнения обещаний губернатора, данных на праздновании юбилея города около года назад. Приобретение троллейбусов профинансировано по долевке с местным бюджетом и поровну оплачено из городской казны и администрации края на общую сумму 6,7 млн. рублей.

Троллейбусы собраны из комплектующих Минского завода в краевом центре, прошли отладку и на буксире доставлены в Рубцовск. Сейчас они находятся на территории троллейбусного предприятия и скоро должны отправиться на маршрут. Начальник депо Виктор Шипилкин вернулся из командировки в Барнаул, где такие

машины уже эксплуатируются, и теперь озабочен подготовкой водительского состава и ремонтного персонала.

– Модели более сложные чем те, к которым мы привыкли, – говорит он, – более совершенные и, конечно, требуют дополнительного обучения.

На новых троллейбусах изменены панель управления, тормозная система, контроль за исправностью всех систем и состоянием изоляции, другая электрическая схема, множество иных конструктивных отличий. Особого внимания заслуживает применение блокировок, направленных на обеспечение безопасности пассажиров.

Пока мы ведем беседу, вокруг собирается группа водителей. Следом за начальником депо они проходят в салон

троллейбуса и склоняются над чертежами. По опыту барнаульцев на предприятии предполагают обучить постоянные экипажи и резерв на время отпусков и непредвиденных обстоятельств.

Выход на линию новых машин позволит улучшить движение главного и единственного вида муниципального общественного транспорта в Рубцовске. Сегодня в троллейбусном предприятии – около полусотни троллейбусов. Большинство из них имеют значительный износ и требуют немалых расходов на поддержание в рабочем состоянии.

За последние годы новые троллейбусы появились в городе впервые.

Сергей ШАБАНОВ,
фото автора



Остановка по требованию

Из-за задолженности можем лишиться троллейбусного маршрута

Муниципальное унитарное «Троллейбусное предприятие» Рубцовска было создано в 1973 году, когда возникла проблема нехватки городского пассажирского транспорта и как следствие – невыполнение требуемого объема обслуживания населения. За 35 лет своего существования по двум городским маршрутам предприятием перевезено более миллиарда человек и представить город без троллейбусов сегодня сложно. Но на днях над городом нависла реальная угроза лишиться этого сравнительно дешевого и удобного вида транспорта. По какой причине возникла данная ситуация, нам рассказал директор МУ «Троллейбусное предприятие» Юрий ПЕРМИНОВ.

– Причина в том, что только за первый квартал 2009 года Управление социальной защиты населения по городу Рубцовску задолжало МУ «Троллейбусное предприятие» более шести миллионов рублей за перевозку льготной категории



граждан. Постановлением администрации Алтайского края № 467 «О порядке предоставления права льготного проезда отдельным категориям граждан и о дополнительной социальной поддержке инвалидов и участников ВОВ» людям было дано право на льготный проезд в муниципальном транспорте. Между Управлением социальной защиты Рубцовска и троллейбусным предприятием был заключен договор, где определена стоимость ме-

сячной перевозки одного льготного пассажира в сумме 941 рубль на два вида транспорта. Из них 200 рублей платит гражданин, имеющий право льготного проезда, остальную часть денег должна ком-

пенсировать «Алтайгласоцзащита». Но, к сожалению, данный договор не выполняется в полной мере. Уже после его подписания, реализации билетов, выполненной троллейбусным предприятием работы по перевозке данной категории пассажиров, в краевой столице принято решение возмещать троллейбусному предприятию за перевозку льготной категории граждан лишь сумму в размере 300 рублей (в результате, недофинансирование за каждый ре-

ализованный билет ЕПБ составило 441,2 рубля). Что и происходило в течение первых двух месяцев 2009 года. В марте же поступили лишь деньги от реализации проездных билетов. А согласно договору полный расчет с МУ «Троллейбусное предприятие» должен быть произведен до 25 числа текущего месяца, чего, увы, не было сделано. Гарантий Управление социальной защиты населения по городу Рубцовску дать не может, так как оно также ждет этих денег из «Алтайгласоцзащиты».

В связи с этим предприятие не может в полном объеме и в установленные сроки рассчитаться с поставщиками, налоговой инспекцией и выдать сотрудникам заработную плату. Так как мы не оплатили своему поставщику – филиалу Рубцовска ОАО «Алтайэнергосбыт» – за потребленную электроэнергию в сроки, предусмотренные указанным договором, а именно до 26 марта, он вправе прекратить подачу энергии, в результате чего троллейбусы в нашем городе выходить на линию не будут.

P.S. На днях по данной проблеме состоялась встреча с главой города, начальником налоговой инспекции, начальником Рубцовского филиала «Алтайэнергосбыт» и директором МУ «Троллейбусное предприятие», в результате которой принято решение не отключать электроэнергию до конца марта. Если МУ «Троллейбусное предприятие» не произведет полного расчета с ОАО «Алтайэнергосбыт», последние произведут отключение четвертой подстанции, и маршрут номер два будет полностью остановлен.

Подготовила
Татьяна КОКОТОВСКАЯ,
фото Ольги ШПИГАЛЬСКИХ

Новые троллейбусы



Фото Татьяны СИНКЕВИЧ.

Новую машину готовят к выходу на линию.

Продолжается обновление троллейбусного парка города: в минувшем году на наших улицах появились два белорусских троллейбуса, а на днях пришли две машины производства ООО «Сибирский троллейбус». Сейчас в депо занимаются их ревизией и отладкой.

— Это новое поколение электротранспорта, — говорит мастер Сергей Иванец, — специально предназначенное для работы в условиях Сибири.

Особенностью полученных троллейбусов является утепленный салон, электронная схема управления, позволяющая рационально использовать электроэнергию, и ряд устройств для удобства пассажиров и водителя. Так, чтобы объявлять остановки, предусмотрен аудиоинформатор.

По словам главного инженера предприятия Владимира Ступоченко, троллейбусы оплачены из средств краевого и местного бюджетов, а также троллейбусного предприятия. О перспективах главный инженер рассказывает, что распоряжением губернатора в крае создано автономное предприятие «Алтайэлектротранс». Сейчас оно разрабатывает программу обновления электротранспорта, в которой предполагается задействовать Барнаул, Бийск и Рубцовск. А пока в троллейбусном предприятии ожидают поступления еще одного нового троллейбуса.

Сергей ШАБАНОВ.

КАК В МЕТРО

ТРАНСПОРТ

Едешь, слышишь голос и слова: «Осторожно, двери закрываются, следующая остановка...». Думаете, перемещаетесь по городу посредством подземного транспорта? Нет, пожалуй, вы находитесь не в метро. У нас его просто нет. Зато есть электрический, экологически чистый и такой удобный транспорт как троллейбус. Настоящая палочка-выручалочка для тех горожан, которые не терпят тесноты помещений и любят входить в транспорт, не сгибая спины.

При всей сложности экономической ситуации рубцовские троллейбусники нет-нет да порадуют население новыми машинами, в которых и ехать приятно, потому что бесшумно и плавно, и смотреть есть на что: бока не помяты, краска на них не обшарпана. И вообще, каждая новая единица такого транспорта становится заметным событием, о котором хочется рассказать подробнее. А недавно на наших улицах появилось сразу два новень-



ством начальника депо Виктора Шипилкина и мастера Сергея Иванца. Потребовалось на эти работы не больше месяца. Ведь раньше в город приходили новые троллейбусы в виде кузовов. Их подолгу начинали запасными частями, как правило, не новыми. В данном случае работа шла споро, как по маслу. Потому уже в Международный женский день на одном из маршрутов мы увидели новую машину, через десять дней – ещё одну.

– Вместе с тем появилась возможность полностью вывести из парка 60-й троллейбус, честно служивший делу пассажироперевозок с 1982 года и полностью выработавший свой ресурс, – говорит собеседник. – Буквально на днях мы приступили к разборке его на запчасти.

Обслуживают новенькие троллейбусы четыре бригады водителей и кондукторов. Как и принято, доверили их людям с опытом. Одной из причин такой постановки вопроса стало наличие электронных систем управления машиной, которых ранее не было. Кстати, даже в краевом центре нет пока таких троллейбусов. Просто не каждый водитель сможет управлять, используя незнакомое оборудование. Для нас же, každодневных пассажиров, приятно другое новшество – аудиоинформация, оповещающая об очередных остановках, бегущая световая строка, которая отражает температуру внутри салона и за бортом. Их настраивали уже местные работники троллейбусного парка, это их голосами говорит машина с пассажирами.

По словам Владимира Ступоченко, вскоре, если благоприятно сложатся обстоятельства, у нас появится ещё один новенький говорящий троллейбус.

Елена САМОХВАЛОВА.
Фото Василия САЩЕНКО



ких троллейбуса. Им присвоены номера 124 и 125. За отсутствием у техники имён. Какими же усилиями удаётся обновлять троллейбусный парк? Об этом мы поговорили с главным инженером предприятия Владимиром Ступоченко.

– Эти машины приобретены по программе техперевооружения таких автотранспортных предприятий, как наше. Поэтому довольно высокая стоимость оплачена из трёх источников: краевого бюджета, городской казны плюс доля финансирования троллейбусного предприятия. Машины к нам пришли полностью укомплектованными, – рассказывает Владимир Александрович. – Мы только дополнили их своими тяговыми системами, передним и задними мостами. Изготовили их на новосибирском заводе «Сибирский троллейбус».

Чтобы транспорт вышел на линию отлаженным и был как можно дольше на ходу, нужно, чтобы приложили старания рабочие депо. Они и сделали это добросовестно под руковод-

Электротранспорт ГОТОВИТСЯ К ЗИМЕ

Серьезную работу по обеспечению надежности городского электротранспорта завершают в муниципальном троллейбусном предприятии.

Горожане уже заметили, что обрывы на линиях контактной сети стали сегодня большой редкостью. В прошлом году здесь заменили около 60 километров контактного провода, а в нынешнем еще десять — на участке по улице Комсомольской, переулку Улежникова и частично на улице Пролетарской.

— Осталось поменять примерно семь с половиной километров провода, — рассказывает главный инженер предприятия Владимир Ступоченко, — и ремонт сетей будет закончен.

Постепенно обновляется троллейбусный парк, за несколько последних лет получено девять машин.

Сейчас на предприятии близятся к концу последние приготовления к зиме. Мероприятия, намеченные на лето, выполнены. В порядке — тяговые подстанции и кабельные сети, киоски по продаже абонементных талонов, до снега планируется сделать косметический ремонт на конечном пункте.

В депо занимаются подвижным составом. Помимо текущего ремонта и технического обслуживания, которые ежедневно проходят более десяти машин, троллейбусы тщательно готовят к работе в зимних условиях. До 1 октября с водителями проведут инструктаж об особенностях эксплуатации электротранспорта в холодный период, в салонах и водительских кабинах установят отопители. По сло-



Аккумулятор уже не замерзнет.

вам начальника депо Виктора Шипилкина, отопители отревизированы и находятся в исправном состоянии.

— Минувшая зима, — заканчивает разговор главный инженер, — была суровой и доставила нам много неудобств, особенно по выпуску троллейбусов на маршруты. Однако график движения практически не нарушался. Справимся и в этом году.

Будем надеяться, что так же ответственно станут выполнять свои обязанности и коммунальщики: будут вовремя чистить дороги и посыпать опасные места песком. Прошедшей зимой нарекания рубцовчан вызывали снежные завалы и гололед на остановках и плохая уборка улицы Пролетарской...

Сергей ШАБАНОВ. Фото автора.

Все краски мира

С Натальей Горневой мы познакомились по воле случая в троллейбусном предприятии, где иногда приходится бывать по работе. Не скрою, что, увидев на одной из дверей табличку с надписью «художник», несколько озадачилась: «Что он здесь делает?»



Набравшись смелости, решила заглянуть к хозяину кабинета. Это оказалась симпатичная женщина, которая на вопрос «Разрешите войти?», радушно ответила:

— Да, конечно же, входите!

Представившись, задаю Наталье Ивановне интересующий меня вопрос.

С ответом она задержалась лишь на мгновение, а уже через минуту обозначила круг своих обязанностей. Он оказался немалым: это работа с рекламодателями, подготовка и заключение договоров, согласование макетов, которые украшают борта общественного транспорта, дизайн помещений офиса предприятия, оформление различных информационных стендов и многое другое.

Общаться с моей новой знакомой оказалось легко и очень интересно, а поскольку не заметить в ее кабинете стоявший у окна мольберт было

просто невозможно, поинтересовалась:

— Наталья Ивановна, простите за любопытство, а этот предмет имеет какое-либо отношение к вашей работе?

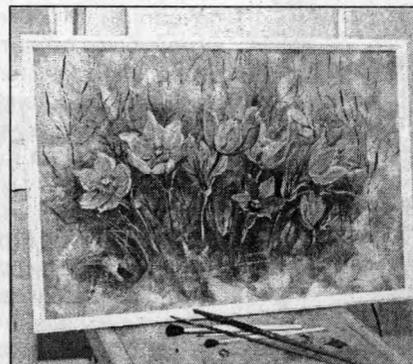
— Вообще нет, — ответила она с улыбкой, — это мое увлечение. Бывает жизнь так «достанет», что станет плохо, тогда я беру в руки кисть и пишу картины. Главное, чтобы в душе наступило умиротворение, ушла депрессия, а мир вновь обрел цвета.

Впрочем, ей с удовольствием пишется и в хорошем настроении. В такие минуты из-под кисти художницы выходят полотна, выполненные в различных техниках, которые она дарит своим друзьям, родным и знакомым. Таких не один десяток «прописались» в квартирах многих городов России и даже за рубежом.

За разговором мы не заметили, как пролетело время и появилось ощущение, что знаю эту милую женщину достаточно давно. Мне было уютно в рабочем кабинете Натальи Горневой, поэтому уходить не хотелось, но и злоупотреблять чужим временем было неудобно. Мы обсудили еще несколько житейских вопросов и расстались по-дружески.

Вот так неожиданно судьба свела меня с интересным человеком, который живет в нашем городе, занимается любимым делом и дарит людям добро и радость.

Татьяна СИНКЕВИЧ.
Фото автора.

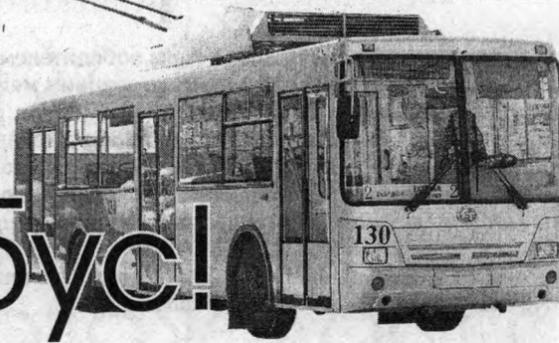


«Подснежники».

В Год охраны окружающей среды в России рубцовское предприятие самого экологически безопасного пассажирского транспорта празднует свой день рождения.

ДАТА

С юбилеем, рубцовский троллейбус!



Муниципальному унитарному троллейбусному предприятию (МУТП) Рубцовска исполняется 40 лет. Троллейбусное движение в городе было открыто 28 декабря 1973 года. На линию в первое время выходили 24 машины. Сегодня на рубцовских улицах в любую погоду точно по графику курсирует 36 троллейбусов.

ПО ВЕЛЕНИЮ СУДЬБЫ

В год создания МУТП, 40 лет назад, из Ярового в Рубцовск переехала с мужем Антонина Мязина. С дипломом среднего профессионального образования по специальности «Бухгалтер» она пришла устраиваться в троллейбусный парк, ей предложили должность кассира. Но в свои 20 лет молодая женщина не решилась её занять. Несколько лет она работала няней и воспитателем, чтобы устроить дочерей в детский сад, а когда девочки подросли, трудилась токарем на Алтайском тракторном заводе и на Алтайском заводе тракторного электрооборудования. И добила немалых успехов, ей присвоили звание «Лучший по профессии».

Но что только не бывает в жизни, спустя 20 лет, когда заводы стали закрываться, Антонина Дмитриевна вернулась в троллейбусный парк. Она решила временно поработать кондуктором, как раз на предприятии создавалась служба кондукторов, которая начала действовать с апреля 1994 года.

— Пришла на чуть-чуть, — смеётся Антонина Мязина, — а задержалась на 20 лет, хотя профессия не из лёгких, но уже такая родная и любимая.

Эта специальность действительно не каждому по силам, поэтому кондукторы обязательно проходят ис-

пытательный срок. По своей работе им приходится рано вставать (в пять утра начинается первая смена), трудиться и в мороз, и в жару. Но самое сложное испытание — психологическая нагрузка: кондуктор целый день на виду, да и пассажиры порой бывают не в духе.

— В этой службе необходимо уметь общаться, проявлять чувство такта, доброжелательность и терпение, — говорит начальник службы движения Ираида Астраханцева. — Все эти качества у Антонины Дмитриевны есть. Она внимательна, отзывчива, всегда уважительно относится к пассажирам и они ей платят тем же. За все годы на неё не поступило ни одной жалобы. В бригаде Антонину Мязину любят и ценят. Она надёжный друг, ответственный трудолюбивый работник, который всегда перевыполняет план.

НА ПУТИ К ПРИЗВАНИЮ

Строительство троллейбусного парка было сопряжено с немалыми трудностями, но, несмотря на это, уже в сентябре 1973 года было сдано в эксплуатацию троллейбусное депо. Сюда, 25 лет спустя, имея светлую голову, золотые руки и четвертый разряд электрогазосварщика, обратился рубцовчанин Евгений Шакурский. Вакансий в депо не было

и парню посоветовали поработать кондуктором. Его это предложение не смутило, он согласился и отлично зарекомендовал себя на новом месте, а через пару лет, в 2000 году, перешёл в депо сварщиком, где теперь возглавляет бригаду участка планового ремонта.

— Сегодня Евгений Валерьевич не просто сварщик шестого разряда, — отзывается о нём начальник депо Виктор Шипилкин, — это своего рода высококлассный «хирург», который успешно восстанавливает рабочую технику. К нам на участок троллейбусы попадают, когда проходят от 70 до 90 тысяч километров. Учитывая состояние дорог, понятно, что возникает необходимость сварочных работ, которые надо произвести так, чтобы машина смогла пройти ещё столько же. И все самые сложные работы делает именно Евгений Шакурский. Этот специалист отлично знает троллейбус и восстанавливает такие машины, которые раньше попросту списывали. У него творческий нешаблонный подход. Он работает продуманно и кладёт шов на трещину, стараясь пред-

угадать, как она себя поведёт при нагрузке. Парк предприятия составляет 52 машины, практически все они прошли через руки мастера, о любой из них он может сказать, в каком она состоянии. Поэтому, когда решается вопрос о ремонте или списании машины, его мнение обязательно учитывается. Как правило, оно совпадает с решением комиссии.

Сфера пассажирского транспорта Евгению Валерьевичу близка с детства, его отец много лет работал водителем автобуса. Но после школы младший Шакурский пошёл учиться не на шофёра, а на электросварщика, этой профессией владеют все мужчины в его семье.

— У нас уже шесть сварщиков, — поясняет специалист, — это отец, тесть, два брата, племянник и я. Лицей №47 я окончил с дипломом и повышенным разрядом, а свой трудовой путь начинал на Рубцовском машиностроительном заводе. Но в 80-е годы работы не было, приходилось трудиться слесарем, охранником, кондуктором. В депо МУТП я нашёл своё дело, которое ни за что не променяю. Здесь родной коллектив, ведь в



Елена Филиппова.

начале 2000-х мы вместе начинали восстанавливать троллейбусы, схемы разбирали, пробовали ремонтировать. До этого машины с таким объёмом работ отправляли по железной дороге в другие города на специальные заводы. А теперь, кажется, что если понадобится, то и выпускать троллейбусы сможем, которые будут исправно ходить по нашим улицам.

МЕЧТА ОСУЩЕСТВИЛАСЬ

Елена Филиппова также начинала трудовую деятельность на МУТП кондуктором. Она родилась в посёлке Колос Рубцовского района в многодетной семье. С самого детства девочка мечтала водить автомобиль. 10 лет назад, после окончания школы она приехала Рубцовск, где решила выучиться на водителя троллейбуса. Набора на курсы ей пришлось ждать два с лишним года, лишь в 2006 Елена прошла обучение в Барнаульском профессиональном училище №11. Вернувшись в Рубцовск, она стажировалась у самого опытного водителя-инструктора Бориса Артёмова. За последние годы его талантливая ученица повысила квалификацию с третьего до первого класса.

— Существует значительная специфика вождения троллейбуса, которую приходится осваивать даже опытным водителям, перешедшим с других видов транспорта, — уверен начальник службы эксплуатации Алексей Ржаницын. — Поэтому так важно по-

лучить качественное обучение. Ведь при таком интенсивном движении на дорогах, которое существует в настоящее время, маневрировать крупному транспорту очень сложно, к тому же, троллейбус «привязан» к проводам. Елена Филиппова хорошо с этим справляется, она отлично чувствует габариты троллейбуса и неотступно следит за ситуацией на дороге. С другой стороны, она внимательна к пассажирам, всегда приветлива и работает с позитивным настроем, чётко выдерживая график. Последние два года Елена Васильевна сама уже проводит стажировку молодых водителей. Почти половина из них — девушки, которые эту мужскую профессию постигают смело.

— Лично мне в ней всё нравится и ничто не пугает — объясняет Елена Филиппова. — Я рада, что осуществилась моя мечта. И даже, когда работала кондуктором, я не упускала момента расспросить водителей, где что включается, интересовалась, как что устроено. Именно в это время я и познакомилась с будущим мужем, он тоже водитель троллейбуса и всегда помогает мне в работе. Сын проявляет к ней интерес, но он не готов ещё так рано вставать. Сейчас кондуктором работает моя младшая сестрёнка, кроме работы, у нас с ней общее хобби — песенное творчество, она пишет стихи, а я к ним музыку. Петя же мой любимый всей семьёй.

Ирина ЛОВЯГИНА, фото Ольги ШПИГАЛЬСКИХ



Антонина Мязина.



Евгений Шакурский.

Обновлённые троллейбусы

В троллейбусном предприятии успешно занимаются обновлением подвижного состава. Благодаря стараниям ремонтных бригад на линию выходят дополнительные машины. Были заменены изношенные детали, полностью обновлены салоны. Большое внимание уделяется и их внешнему виду.

Так, к выходу на маршрут №1 подготовлен троллейбус

под номером №77. С первого взгляда его можно даже принять за новый.

Сегодня на линию вышел еще один троллейбус. Это позволит улучшить качество перевозок пассажиров, да и в таком обновленном троллейбусе приятнее ездить. Всего на маршрутах № 1 и 2 сегодня осуществляют перевозки 36 троллейбусов.

Галина ПЛУЖНИКОВА.



День рождения рубцовского троллейбуса

Скоро Рубцовское троллейбусное предприятие отметит свой очередной день рождения. Предприятию исполнится 45 лет – это значительная дата, которой стоит гордиться, время, когда можно подводить итоги проделанной ранее работы и строить планы на будущее. В канун юбилея мы встретились с его директором Сергеем Черноивановым, чтобы поговорить об этом и многом другом.

– Сергей Павлович, «рождение» троллейбуса в Рубцовске четыре с половиной десятилетия назад стало грандиозным событием для горожан. Я помню, с какими эмоциями люди встречали первый троллейбус, как радовались запуску линии. В то время отправиться на нём по делам или просто прокатиться по городским улицам хотелось всем, как детям, так и взрослым.

– Это так. Открытие троллейбусной линии для нашего города, который в то время насчитывал 140 тысяч жителей, стало важной вехой его развития. Автобусы уже не справлялись с перевозкой пассажиров. Первый маршрут троллейбусного обслуживания был официально запущен 28 декабря 1973 года. Его протяжённость составляла 17,2 километра. Парк состоял из 36 машин, 24 из которых выпускались на линию. В 1981 году сдали в эксплуатацию второй маршрут протяжённостью 25,4 километра. Парк увеличился до 50 машин, а на линию ежедневно выходили 34.

– Сколько их сегодня, и как организовано движение?

– У нас два маршрута. Троллейбусов – 50. Ежедневно пассажиров перевозят 36 из них, 22 – по «единице» и 14 – по «двойке». Остальные находятся на техобслуживании, на плановом ремонте или устраниении поломок, а также просто в резерве. Интервал движения подобран оптимально, в часы пик он составляет порядка трёх минут, а когда пассажиропоток падает, интервал увеличивается. Первый троллейбус выходит из депо в 5:23, а последний отправляется с конечной остановки «РМЗ» в 23:20 и заходит в парк в 24 часа. Круг движения по маршруту № 1 – один час, № 2 – немного больше. Вечером, когда пассажиров достаточно мало, движение транспорта тем не менее не прекращается – горожане должны иметь возможность добираться, куда им необходимо. В настоящее время мы обслуживаем 80 процентов муниципальных пассажирских перевозок и почти половину городских. То есть многие предпочитают ездить именно в троллейбусах, иначе говоря, народ голосует за нас рублём.

– Можно сказать, что электрический транспорт является одной из ведущих составляющих городского хозяйства, выполняя экономическую, экологическую и социальную функции. Давайте поговорим о социальной нагрузке.

– Наша социальная нагрузка измеряется в нескольких тысячах проездных в месяц. Стараемся, чтобы проезд оставался доступным для граждан. Стоимость ежемесячного школьного проездного билета составляет 275 рублей,

студенческого – 550. Что касается ветеранов труда Алтайского края, то они могут приобретать на «Почте России» льготные проездные по 300 рублей. Количество ездки при этом не ограничено. По «ветеранским» проездным мы получаем дотацию из краевого и федерального бюджетов. Проездные для граждан тоже приобретаются достаточно активно – в месяц до 1200 штук. Мы снизили их стоимость до 700 рублей, хотя экономически обоснованно было бы продавать гораздо дороже – за 1200 рублей.

– Нередко приходится слышать, что главное богатство любого предприятия – люди...

– Безусловно, так и есть, и это не просто слова! У нас большой, дружный коллектив – 450 человек, которым я горжусь, ведь люди работают слаженно и добросовестно. Есть свои трудовые династии, общий стаж каждой из них в МУТП – более 100 лет. Очень приятно, что специалисты преданы предприятию, не желают менять место работы. А я, как руководитель, в свою очередь стараюсь обеспечить работников всеми социальными благами, закреплёнными в коллективном договоре.

На предприятии несколько подразделений – это службы эксплуатации, движения, энергохозяйства, учёта и сбора выручки, гараж, хозяйственный участок, отдел безопасности движения и линейного контроля, теплица, административно-управленческий аппарат. И везде трудятся настоящие профессионалы своего дела, как кадровые работники, имеющие за плечами несколько десятилетий стажа, так и молодёжь. Кстати, у нас умеют не только хорошо работать, но и отдыхать весело, дружно и с пользой. Предприятие имеет базу отдыха на 60 мест на озере Горьком-Перешеечном, в лесном массиве. Стоимость проживания там удерживаем минимальной – порядка 270 рублей в сутки. Таких цен давно уже нигде нет. Люди отдыхают там семьями. Также мы ежегодно проводим на базе спартакиаду между нашими подразделениями. А в прошлом году коллектив порадовался ещё приятному событию – вводу в эксплуатацию спортзала с беговыми дорожками и другими тренажерами. Он находится в здании административного корпуса службы учёта сбора выручки. Его мы создали совместно с нашей профсоюзной организацией. Команды предприятия традиционно занимают призовые места на ежегодной спартакиаде работников ЖКХ, в спортивных мероприятиях городского масштаба.

– В СМИ прошла информация, что недавно предприятие стало призёром краевого конкурса



Сергей Черноиванов, директор Рубцовского троллейбусного предприятия.

«Лучший социально ответственный работодатель года».

– Да, на нашем счету третье место в номинации «За развитие социального партнёрства в организациях непроизводственной сферы». Само участие подразумевает отсутствие задолженности в бюджеты разных уровней, регулярные налоговые отчисления. Ежемесячно одних налоговых отчислений по НДФЛ мы делаем порядка миллиона рублей и около трёх миллионов составляют пенсионные страховые взносы.

– В канун праздника не хочется вспоминать о проблемах, но всё же...

– Троллейбусный парк имеет колоссальный износ – до 90 процентов. Наши ремонтники – мастера на все руки, способные «вдохнуть жизнь» в старую технику, но пришло то время, когда новая нужна нам как воздух. В таком же положении троллейбусное и трамвайное предприятия Барнаула и трамвайное Бийска. К большому сожалению, сегодня не работает краевая программа по обновлению электрического транспорта. В ней мы успешно участвовали в 2009-2013 годах. Финансирование предусматривалось долевым, это были как средства краевого бюджета, так и наши собственные, из городского бюджета деньги не поступали. Доля предприятия в общей сложности достигла двух миллионов рублей. Не так давно мы обратились к депутатам АКЗС с просьбой рассмотреть возможность разработки Правительством Алтайского края программ, позволяющих сохранить в городах электротранспорт.

Мы ждём помощи, но в то же время сами не сидим сложа руки. Стоимость нового троллейбуса сейчас достигает порядка 13-17 миллионов рублей, в зависимости от комплектации. Купить сразу нам не под силу, но в будущем году планируем взять хотя бы одну-две машины в лизинг, чтобы рассчитаться за них в течение двух-трёх лет. Есть ещё один момент, который не может не беспокоить: с недав-

них пор Министерством транспорта запрещён ввод в эксплуатацию и капитальный ремонт так называемых высокопольных троллейбусов, а весь наш парк состоит именно из таких. Они недоступны для маломобильных категорий граждан, тех же колясочников, неудобны для посадки пассажиров с детьми, инвалидов. Получается, что впредь мы сможем приобретать только транспорт с низким полом, но дело в том, что он просто не сможет передвигаться по некоторым дорогам из-за их ненадлежащего состояния. В связи с этим мы просим Главу города и его заместителя, курирующего транспорт и дорожное хозяйство, навести порядок в первую очередь на главных транспортных артериях, по которым проходят маршруты

Ожидаемый объём пассажирских перевозок за 2018 год составит 13 миллионов человек. За 45 лет предприятием перевезено 1,32 миллиарда человек.

движения троллейбусов. В особенно плачевном состоянии улицы Октябрьская, Светлова, на участке от троллейбусного парка до Алтайской. Огромная яма на улице Пролетарской в районе коммунального моста затрудняет движение даже нынешнего, высокопольного транспорта. Просто жалко наши троллейбусы, которые разбиваются, и на их ремонт приходится тратить большие дополнительные средства.

– Что вы хотели бы пожелать коллективу в канун праздника?

– Прежде всего, оптимизма, веры в лучшее, стабильной работы, здоровья, семейного благополучия. И, конечно же, приглашаю всех работников и ветеранов на праздничное мероприятие, посвящённое 45-летию предприятия. Оно пройдёт 28 декабря в 14 часов в Городском Дворце культуры. Мы также пригласили на наше торжество представителей Администрации города, депутатов, профсоюзы.

Татьяна МЕЛЬНИКОВА,
фото
из архива предприятия

Уважаемые работники и ветераны Рубцовского троллейбусного предприятия!

Примите искренние поздравления с 45-летием со дня основания муниципального унитарного троллейбусного предприятия!

Троллейбус – это неотъемлемая черта города, часть истории Рубцовска. С момента, когда в декабре 1973 года на улицы нашего города выехал первый троллейбус, любимые места отдыха рубцовчан неразрывно связаны троллейбусными линиями.

За годы своего существования городской троллейбус перевез миллионы пассажиров, за что его можно по праву считать самым народным видом транспорта. И сегодня более половины горожан выбирают именно троллейбус при совершении своих поездок по городу. Вашу социальную нагрузку, значение троллейбусных перевозок для жителей и гостей Рубцовска невозможно переоценить.

В жизни троллейбусного предприятия были взлёты и падения, сложные периоды, которые приходилось преодолевать. Отдельные слова признательности – коллективу предприятия, его ветеранам. Все эти годы вы упорно трудились, работали над становлением МУТП, боролись за его сохранность, воспитывали кадры. Благодаря вашей настойчивости, трудолюбию, верности своему делу в Рубцовске сегодня сохранен троллейбус, несмотря на то, что гораздо более крупные города России откалывались от этого вида транспорта.

Желаем вам крепкого здоровья, благополучия и счастливых маршрутов! Пусть успех станет верным спутником вашей профессиональной деятельности на благо родного города!

Д. З. ФЕЛЬДМАН,
Глава города Рубцовска
В. Г. КУРГАНСКИЙ,
председатель
Рубцовского городского
Совета депутатов



ЮБИЛЕЙ

«А, помнишь, как всё начиналось...»

День рождения троллейбусного предприятия торжественно отметили в Рубцовске 28 декабря. Праздник состоялся в Городском Дворце культуры.

В зале собрались виновники торжества – работники МУТП, ветераны, а также почётные гости – представители власти, бизнеса, общественных организаций, партнёры и давние друзья.

Юбилейное мероприятие началось с небольшого экскурса в историю. 28 декабря далёкого 1973 года на рубцовских улицах впервые появился троллейбус. Это стало знаковым событием, определившим развитие инфраструктуры города на десятилетия вперёд. Первоначально на линию выходили 24 троллейбуса. Через восемь лет в городе открыли второй маршрут движения, троллейбусный парк увеличился до 50 машин. Предприятие развивалось, строились новые производственные объекты, объекты соцкультбыта, пассажиропоток увеличивался. Сегодня трудно себе представить наш город без электротранспорта, ведь он обслуживает 80 процентов муниципальных пассажироперевозок и почти половину общегородских.

Директор предприятия Сергей Черноиванов в первую очередь поблагодарил ветеранов, которые 45 лет назад сделали городжанам предновогодний подарок, запустив первый маршрут, а затем в течение многих лет ударно трудились на благо города и его жителей. Он также сказал огромное «спасибо» своему нынешнему коллективу.

– В последние годы мы вместе проделали огромную работу в очень жестких конкурентных соревнованиях с частным пассажирским транспортом. Мы смогли сохранить наше предприятие, смогли выстоять. Пассажир голосует за нас рублем, что позволило немного улучшить финансово-экономическое состояние: сегодня мы ни одной копейки не должны ни в налоговые органы, ни в Пенсионный фонд, своевременно выплачивается заработная плата. По итогам года смогли выдать 13-ю и 14-ю зарплаты. Спасибо нашей дружной команде! Каждый работник – звено в общей цепи. Если выпадет хоть одно из звеньев, начнётся сбой.

Всех благодарю за труд и желаю, чтобы в каждой семье был уют. Тепла, добра, благополучия вам и мирного неба над головой, – обратился к коллегам Сергей

Павлович.

Награды в этот день получили несколько десятков лучших работников. По приказу Министерства транспорта РФ нагрудным знаком отличия «За безаварийную работу» разных степеней наградили шестерых человек. Первыми поднялись на сцену водители троллейбусов первого класса Галина Минина и Елена Филиппова. Пробег транспортных средств под их управлением составил свыше 600 и 500 тысяч километров соответственно.

– Самая большая ценность любого предприятия – это люди, традиции коллектива, это те трудовые династии, которые у вас есть, – сказал депутат Государственной Думы РФ Виктор Зобнев. – От всей души поздравляю вас с этим праздником. Желаю вам успехов, уверенности в завтрашнем дне. Предприятию оставаться таким же социально ориентированным, каким оно было в течение 45 лет, а сотрудникам и их семьям – уверенности в завтрашнем дне. Виктор Зобнев вручил медаль «За заслуги в труде» слесарю электрику Сергею Когученко, главному инженеру Владимиру Ступоченко и водителю троллейбуса Галею Хайретдинову.

Глава города Дмитрий Фельдман вручил отличившимся в работе Почетные грамоты Министерства строительства, транспорта, жилищно-коммунального хозяйства Алтайского края.

– Ваше предприятие – это, наверное, самое социально ориентированное предприятие нашего города. Вот этим дружным коллективом вы уже много лет выполняете свою миссию. Без вас не было бы стабильности на рынке пассажироперевозок. За эти десятилетия даже гораздо большие по численности предприятия перестали существовать, а вы выстояли, модернизировались, надёжно работаете, и за это вам огромное спасибо от всех жителей города. Процветания вам, бодрости духа, настойчивости, простого человеческого счастья. Удачи, успехов не только в новом году, но и на многие годы вперед.

Выступления почётных гостей чередовались с музыкаль-



Фотография на память.



Награды вручает Глава города Дмитрий Фельдман.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

- *Троллейбусный парк состоит из 50 машин.
- *Ежедневно на маршруты выходит 36 троллейбусов.
- *Годовой пробег троллейбусов – три миллиона километров.
- *На предприятии работает 450 человек.
- *МУТП обслуживает 80 процентов муниципальных пассажироперевозок и почти половину общегородских.
- *За 45 лет предприятием перевезено 1 миллиард 32 миллиона человек.
- *Ожидаемый объем перевозок за 2018 год – 13 миллионов человек.

ными подарками. Порадовали сидящих в зале творческими номерами хореографический ансамбль «Юность», театр песни «Мечта», вокальный ансамбль «Серебряна».

Перед собравшимися выступили представители исполнительной власти, депутаты АКЗС, горсовета, руководители предприятий малого бизнеса, банковской сферы, общественных организаций, в том числе проф-

союзные лидеры. Они вручали приветственные адреса, почётные грамоты АКЗС, горсовета, Администрации города, профсоюзные награды.

Поздравил своих коллег бывший директор Владислав Побежимов.

В течение всего вечера не смолкали аплодисменты и звучали добрые пожелания.

Татьяна МЕЛЬНИКОВА,
фото автора



В подарок виновникам торжества – выступления творческих коллективов.



«Люблю свою работу»

В КАНУН нового года муниципальное унитарное троллейбусное предприятие отмечало юбилей – 45 лет со времени образования. Костяк коллектива, его золотой фонд составляют ветераны, которые добросовестно исполняют свои обязанности в течение нескольких десятилетий.

Один из них – главный инженер Владимир Ступоченко. Он отдал предприятию 28 лет, а его общий стаж – 44 года.

Владимир Александрович – коренной рубцовчанин, после окончания школы и машиностроительного техникума начал свою трудовую деятельность – пришёл на Алтайский тракторный завод электромонтёром по ремонту электрооборудования. Без отрыва от производства учился в Алтайском политехническом институте, получил специальность инженера-механика, был назначен сначала мастером, а затем начальником участка тракторосборочного цеха № 1.

В троллейбусное управление он был принят в 1990 году слесарем-электромонтёром четвертого разряда. В личном деле есть запись о том, что за выполнение особо важного задания при ликвидации аварийной ситуации, когда возникла опасность размораживания трубопровода, ему была объявлена благодарность с выдачей денежной премии.

Администрация предприятия, учитывая его исполнительность, профессионализм и высокую организованность, в 2000 году назначила на ответственную должность главного механика депо. А ещё через четыре года Владимир Ступоченко стал главным инженером.

– Спектр задач, которыми я занимаюсь, довольно широк – в моём ведении условия труда работников, охрана труда, производственные вопросы, под-



вижной состав и многое другое. Всем этим направлениям на нашем предприятии уделяется большое внимание. Особенно тщательно следим за состоянием подвижного состава, зданий и сооружений. К примеру, в прошлом году отремонтировали мягкую кровлю здания депо, также скатные крыши сделали на всех наших подстанциях. Производственные, бытовые помещения поддерживаем в должном виде. Есть у нас оргтехника, компьютеры, программное и сетевое обеспечение. За всё несет ответственность главный инженер, – рассказывает собеседник. – В последний год все машины оборудовали системой «Глонасс», а сейчас занимаемся установкой видеорегистраторов (ими оборудовано уже около 60 процентов подвижного состава), что будет большим подспорьем в нашей работе – мы сможем тщательно отслеживать движение, реагировать на те или иные нарушения. Эту важную работу мы хотим завершить уже в первом полугодии нынешнего года.

– Владимир Александрович уделяет большое внимание укреплению трудовой дисциплины, увеличению объёмов выполняемых работ и повышению их качества. Большую часть своего рабочего времени отводит материально-техническому снабжению,

Главный инженер МУТП города Рубцовска Владимир Ступоченко награждён медалью «За заслуги в труде». (Указ Губернатора Алтайского края Виктора Томенко «О награждении наградами Алтайского края» № 191 от 5 декабря 2018 года).

– даёт характеристику подчинённому директор предприятия Сергей Черновиков. – За время работы показал себя грамотным и добросовестным руководителем, который чётко представляет последствия принимаемых решений. Всегда строго контролирует выполнение заданий.

В большом и дружном коллективе троллейбусного предприятия Владимир Александрович пользуется заслуженным уважением, активно участвует в общественной жизни, является членом профсоюзной организации. Он вырастил троих сыновей: Александра, Игоря, Дмитрия, старший из которых его коллега – в настоящее время работает начальником депо МУТП Рубцовска.

В юности Владимир Ступоченко был хорошим спортсменом и даже играл в футбол в рубцовской команде мастеров «Торпедо». Сейчас он по-прежнему ведёт активный образ жизни, отдавая предпочтение рыбалке, к которой его уже в зрелом возрасте приобщил один из сыновей.

– Свежий воздух, вода, удочка в руках... – всё это

как нельзя лучше помогает отдохнуть после работы, проблемы отходят на второй план, – признаётся Владимир Александрович. – Сидеть на месте, наблюдая за поплавком, не очень люблю, предпочитаю спиннинг – за день десятки километров можно «наматывать» по берегу водоёма. Очень увлекательно, да и для здоровья полезно.

А любимый футбол он с удовольствием смотрит по телевизору, но не только, бывая в других городах, обязательно старается попасть на футбольные матчи.

За многолетнюю добросовестную работу Владимир Ступоченко неоднократно награждался почётными грамотами и ценными подарками. Очередную награду – медаль «За заслуги в труде» – ему вручили на торжественном мероприятии, посвящённом 45-летию МУТП города Рубцовска.

– Люблю свою работу, – отвечает Владимир Александрович, принимая поздравления.

**Татьяна
МЕЛЬНИКОВА,
фото автора**

ТРАНСПОРТ

С 19 мая в Рубцовске можно увидеть новый современный троллейбус, курсирующий по маршруту № 1. Многие горожане уже видели его или читали в социальных сетях. Машина, действительно, впечатляет. Расскажем о ней подробнее.

29 декабря 2020 года состоялся аукцион на определение поставщика в город Рубцовск нового низкопольного троллейбуса. По итогам электронного аукциона победу одержало ООО «Торговый дом БКМ». Это предприятие, учреждённое компанией УХ «Белкоммунмаш» (Республика Беларусь), является официальным представителем Холдинга БКМ в Российской Федерации.

– Троллейбус изготавливался три месяца по заказу нашего троллейбусного предприятия, – говорит директор МУТП Сергей Черноиванов. – Машина обошлась нам в 15 млн 444 тыс. рублей. Деньги выделены полностью из собственного бюджета. Расчет с поставщиком производился частями: половину стоимости оплатили до 10 февраля текущего года, а оставшуюся сумму уже после подписания акта приема-передачи.

Уже в середине марта сошедшие с конвейера завода «Белкоммунмаш» троллейбусы вышли на первую обкатку по улицам Минска, среди них был и наш, рубцовский. 30 апреля в 17:30 троллейбус под номером 132 прибыл на трале в депо МУТП Рубцовска. Для транспортировки машина была тщательно упакована, фанерные щиты закрывали большие панорамные окна.

Минские специалисты помогали осваивать новую технику.

Новый покоритель рубцовских дорог

– Троллейбус «БКМ-321», как и предыдущий, – модель нового поколения с автономным ходом, низким уровнем пола по всей длине салона, – делится впечатлениями Сергей Павлович. – Спроектирована машина с соблюдением необходимых требований: удобство, комфорт и безопасность. Именно по этим требованиям «высоких» троллейбусов в России больше не будет. Совсем.

По словам директора троллейбусного предприятия, машина уверенно справляется с задачами по перевозке пассажиров, в том числе и людей с ограниченными возможностями, граждан с детьми и детскими колясками. Этот троллейбус обладает высокой маневренностью и плавностью хода даже на самых трудных и протяженных городских маршрутах.

– Что касается мнения горожан о том, что низкопольный троллейбус «сядет» на ямах, то проблемы, конечно, есть. На некоторых участках маршрута существуют узкие места или значительное разрушение асфальтового покрытия. Однако мы сразу информируем об этом городскую администрацию. А сейчас в ходе масштабного ремонта дорог данные недочёты должны исчезнуть.



Конструкцией троллейбуса предусмотрена функция наклона кузова на правый борт (книлинг), кроме этого для удобства посадки и высадки пассажиров с колясками и инвалидов у центральной двери предусмотрен выдвигной трап-пандус, а на поручнях имеются кнопки связи с водителем.

Многие рубцовчане, узнав о поступлении нового троллейбуса, вспоминали столичные «нововведения» – троллейбус без кондуктора. На вопрос, будет ли введена такая система в Рубцовске, Сергей Павлович ответил отрицательно. Он пояснил,

что закупка стоек бесконтактной оплаты сильно увеличит стоимость самого транспорта, а значит, придётся поднимать цену за проезд, что нежелательно. Кроме того, значительная часть горожан рассчитывается наличными, так что для удобства людей кондукторы в наших троллейбусах останутся на своих местах.

Сейчас в Рубцовске на двух ветках работает 50 машин. Сергей Черноиванов также прокомментировал информацию о поставке ещё трёх новых троллейбусов:

– Как директор муниципального предприятия, я обращался к

министру транспорта Алтайского края по вопросам финансирования из краевого бюджета. Сейчас идут переговоры, и в ближайшее время, возможно, будет подписано постановление, в котором Рубцовск будет в списке поставок нового транспорта наряду с Барнаулом и Бийском.

Сколько новых троллейбусов (или денег на них) получит Рубцовск по краевой программе – пока неясно. Однако при благоприятных условиях до конца года МУТП планирует приобрести на свои средства ещё один новый троллейбус.

Вера БРЮХАНОВА, фото автора

ТРАНСПОРТ

СОВСЕМ недавно – 8 октября – парк троллейбусного предприятия пополнился новой машиной: современный троллейбус модели «Авангард» доставлен в наш город из Вологды. Он стал уже третьим по счету за два года и вторым – с начала 2021-го.

О предстоящей покупке троллейбуса было известно еще в мае, его начальная цена тогда составляла 16 миллионов рублей.

– Есть такое предприятие, которое производит троллейбусы и называется «Транс-Альфа», – рассказывает директор МУТП Сергей Черноиванов. – Мы в мае проводили аукцион, и оно выиграло тендер, предложив снижение цены на три миллиона рублей. Для нас это значительная экономия. Все заданные технические параметры выдержаны. Есть аварийный автономный ход, комфортабельность, вместимость, низкий уровень пола и так далее.

До того момента, как новый красавец-троллейбус выйдет на маршрут и начнет возить рубцовчан, ему еще предстоит пройти подготовку и проверку.

Сначала троллейбус должен быть полностью укомплектован: сотрудники МУТП прикрепят подъемник, зеркала и другие де-

Бортовой номер 133

тали, которые не были установлены на заводе-изготовителе, чтобы избежать их повреждения во время транспортировки машины. А горожане наверняка оценят низкий уровень пола в салоне, удобные сиденья, места, предусмотренные для проезда инвалидов-колясочников, перевозки детских колясок. Все это вместе взятое делает троллейбус удобным и безопасным. Кстати, в салоне есть световое информационное табло и не только. Имеется и система видеонаблюдения.

– Установлены видеокamеры, а также система ГЛОНАСС, – перечисляет руководитель. – Проще говоря, требования, которые предъявляет к оснащению общественного транспорта действующее законодательство, нормативно-правовые акты, выполнены заводом-изготовителем.

Троллейбус получит бортовой номер 133. Его два предшественника гордо носят номера 131 и 132. Такое заметное пополне-



ние парка новыми, современными машинами стало возможным неслучайно.

– Очень благодарны государственной поддержке, которая оказывается муниципальным транспортным предприятиям. В нашем регионе, помимо Рубцовска, ее получили в Бийске и Барнауле. Мы направили эти фи-

нансы на приобретение новых троллейбусов, – уточняет собеседник.

Новичку – один из лучших экипажей. Работать здесь будут отлично зарекомендовавшие себя водители и кондукторы. Это сложившаяся практика.

– Подбирается квалифицированный, опытный экипаж, – по-

ясняет Сергей Черноиванов. – У водителей аварийность должна быть на нуле, у кондукторов – умение грамотно выстроить работу с пассажирами. В общем, право работать на новой машине надо заслужить.

Ну что ж, остается сказать: «В добрый путь!».

Ирина ЖУКОВА, фото автора

ДАТА

ВПОСЛЕДНЕЕ воскресенье октября отмечается День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. С 28 декабря 1973 года на улицах города Рубцовска начали курсировать первые троллейбусы, которые сразу же стали основным видом общественного транспорта. И, конечно, многие рубцовчане связали свою профессию с этим предприятием.

Торжественное мероприятие в честь профессионального праздника состоится 31 октября и в троллейбусном предприятии Рубцовска. Правда, из-за эпидемиологической ситуации уже второй год праздник проводится в более локальном формате.

– Обычно мы приглашаем представителей городской Администрации, друзей, родных и воспитанников подшефной нам гимназии № 11. Но вот уже второй год мы отказались от такого формата, чтобы снизить риски заболеваемости. И, тем не менее, праздник состоится, и без внимания не останется ни один сотрудник нашей большой дружной семьи, – подчеркнул директор МУТП Сергей Черноиванов.

Многие работники предприятия ведут активный образ жизни, который сочетается с безупречным выполнением своих обязанностей на протяжении не одного десятилетия. Так, Наталья Киргинцева и не помышляла, что будет работать в МУТП. Окончив школу, она приехала поступать в Рубцовский сельскохозяйственный техникум на агронома. Но, проходя практику в теплице троллейбусного предприятия, поняла: вот её будущее. По словам директора МУТП, уже сложилась категория сотрудников, которые пришли работать и посмотреть на знаменитую теплицу, где выращиваются не только цветы и овощи, но даже настоящие гранаты, лимоны, грейпфруты и ананасы несмотря на, казалось бы, совсем неподходящий климат. И вот, придя посмотреть, люди оставались работать на предприятии.

Но вернёмся к истории Натальи Киргинцевой. После учёбы, в 2004 году, была принята на должность кондуктора, коим и отработала четыре года. С первого дня работы Наталья перевыполняла план сбора выручки, и пассажиры, и коллеги отмечали исключительную приветливость и вежливость новой сотрудницы.

– Вообще я почти сразу решила переучиться на водителя троллейбуса, но сын был маленький, а курсы проходят очно. Поэтому только в 2008 году получилось пройти подготовку, которую я окончила в феврале 2009 года. Потом проходила курсы повышения квалификации, и с водителя троллейбуса третьего класса вот уже шесть лет являюсь водителем первого класса, – с улыбкой рассказывает Наталья Киргинцева.

Надо сказать, что стать водителем троллейбуса не так-то просто, как кажется на первый взгляд. Всего нужно около полугода, чтобы получить эту профессию. Сначала проходит очное обучение в Алтайском транспортном техникуме (г. Барнаул) в течение по-

В большой троллейбусной семье



рядка двух месяцев. Затем – практика (учебная езда) с инструктором и стажировка. И лишь потом водитель становится самостоятельным. За время учёбы и работы Наталья по своей вине не совершила ни одного дорожно-транспортного происшествия и ни разу не нарушила правила дорожного движения и производственную дисциплину.

Вообще, по словам работников рубцовского МУТП, все они – одна большая семья. И проявляется это не только в совместном проведении праздников, но и в повседневной работе – в человеческом отношении друг к другу.

– Когда я только пришла в троллейбусное, все относились ко мне словно к родной – помогали, поддерживали. Все водители относятся к новым сотрудникам, как к родным своим – опекают, помогают. Если что-то случается на линии, то точно знаешь, что тебя не бросят. В любой момент все помогут. И чиним дружно, и толкаем (если надо) тоже дружно. А сейчас уже мы помогаем новичкам. Если видим поломку, то сразу жилет надеваешь, включаешь аварийку и: «Чем помочь? Что случилось?». Мы не каждый сам за себя, мы – одна команда, – рассказывает Наталья.

Наталья ещё и многодетная мать: кроме старшего сына, который уже обучается в вузе, у женщины ещё маленькие двойняшки. Но это не мешает ей не только исправно работать, но и быть членом профсоюзной организации и активно участвовать во всех мероприятиях общественной жизни коллектива, как в культурно-массовых, так и спортивных.

В 2014 году в связи с 95-летием со дня образования профсоюза работников жизнеобеспечения за многолетний и добросовестный труд и общественную работу Наталью Киргинцеву наградили Почётной грамотой Краевого профсоюза работников жизнеобеспечения. А в 2015 году она впервые получила нагрудный знак отличия «За безаварийную работу» III степени. В прошлом году аналогичную награду Наталья Николаевна получила вновь, но уже знак отличия II степени. В этом году, как рассказал Сергей Черноиванов, уже поданы документы на награждение Натальи Киргинцевой знаком отличия «За безаварийную работу» высшей, I степени. К слову, условием для получения такого знака является общий пробег транспортного средства без аварий более 500 тысяч километров.

Свой профессиональный праздник многие сотрудники МУТП ежегодно отмечают «на посту». Ведь праздник или нет, погода или непогода, а движение общественного транспорта останавливать нельзя. Троллейбусы всегда первыми выходят на городские маршруты. А кроме водителей и кондукторов, которые всегда на виду, День работника городского транспорта также отмечают все, кто причастен к этому делу. Это инженерно-технические работники, диспетчеры, сотрудники энергохозяйства, ремонтного депо, тяговых подстанций. Все они вносят свой вклад, чтобы каждый рубцовчанин своевременно добрался к месту назначения.

Вера БРЮХАНОВА, фото автора



Мы все привыкли, что рубцовские троллейбусы, за редким исключением, кажутся обыденностью и воспринимаются нами, как неотъемлемая часть городского пейзажа. Но мало кто задумывался, что троллейбус в Рубцовске – это, пожалуй, самый значимый общественный транспорт. Еще меньше людей задумываются, как работает эта огромная транспортная машина – Рубцовское троллейбусное предприятие. И во всей этой истории за кадром постоянно остаются люди. Те, кто ежедневно трудится над тем, чтобы мы могли ездить по городу.

Знакомьтесь, один из таких людей – Сергей Викторович Иванец. В троллейбусное предприятие он попал в 1983 году совсем еще молодым пареньком, имея за плечами учебу в машиностроительном техникуме и двухгодичный опыт работы на заводе Алтайсельмаш в качестве токаря и наладчика станков. Водителем троллейбуса он стал, скорее, случайно, по приглашению друга пришел попробовать и остался навсегда. Его общий стаж работы на предприятии составляет без малого 36 лет.

Призвание всей жизни

– В то время я выглядел молодожаво, никто не давал мне двадцать лет. В отделе кадров сразу сказали, что это тяжелая работа, надо рано вставать и прочее, но я решил попробовать. На тот момент у меня не было даже прав, в течение полугода отучился на курсах водителей, начал работать, и мне понравилось, – рассказывает Сергей Викторович.

Проработав пять лет, Сергей Иванец ушел в армию. После демобилизации из рядов Вооруженных сил вопрос, куда идти работать, не стоял: конечно, в троллейбусное предприятие. Одним из самых главных критериев выбора полюбившейся работы Сергей Викторович назвал дружный коллектив, который, по его словам, остается таковым и сейчас. С этими людьми плечом к плечу было пережито многое. И лихие 90-е, когда, бывало, по полгода не платили зарплату, и авралы, и много чего еще.

Спустя 17 лет, в 2007 году, из-за проблем со здоровьем Сергей Иванец оставил руль и перешел на работу мастером участка профилактория, где и трудится по сей день. На этом месте в полной мере раскрылись его организаторские способности.

– На первых порах мне очень помог тогдашний начальник депо Виктор Васильевич Шипилкин. Он научил, как себя вести с людьми, что делать в тех или иных ситуациях, как координировать работу ремонтных бригад, чтобы меньше терять время, – вспоминает Сергей Иванец.

Мастер участка отвечает за ремонт подвижного состава. Как срочный, когда

троллейбус сходит с маршрута из-за поломки, так и текущий, когда техника нуждается в серьезном обслуживании. От нашего героя зависит бесперебойная работа троллейбусов на линии, а это очень ответственное дело.

– Сергей Викторович обладает большим опытом работы и практическими знаниями, отлично знает специфику своей специальности. Он квалифицированно и объективно распределяет работу среди своих подчиненных, уделяет большое внимание укреплению трудовой дисциплины и повышению качества выполняемых работ. Кроме того, что он грамотный специалист, Сергей зарекомендовал себя, как добросовестный работник, умелый, чуткий и требовательный руководитель, пользующийся авторитетом в коллективе. К решению поставленных задач он подходит творчески и является одним из лучших рационализаторов предприятия, активно участвует в общественной жизни, – рассказывает начальник отдела кадров троллейбусного предприятия Альфия Хузеева.

Как о специалисте, о Сергее Викторовиче говорят многочисленные награды. За трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на городском электротриковом транспорте ему объявлена благодарность министра транспорта Российской Федерации. Также он награжден знаком «За безаварийную работу» и Почетной грамотой Администрации Рубцовска, а его фотография помещена на Доску почета предприятия. Но и это еще не все: кандидатура Сергея Иванца рекомендо-

вана профсоюзным собранием МУТП на награждение медалью «За заслуги в труде» Алтайского края.

Никакой успех на работе невозможен без крепкого тыла дома. Супруга Сергея Викторовича обеспечивает ему такой тыл, на ней все домашние хлопоты и огород. Кроме того, Сергей Иванец теперь уже по праву считается основателем династии, его 31-летний сын Константин также работает в троллейбусном предприятии. Подрастает маленький внук Михаил, и кто знает, может, он продолжит дело своего отца и деда.

Когда выдается свободное время, Сергей Иванец отдает его рыбалке. Это еще одно дело, ставшее его призванием. Он обладатель I разряда, принимает участие в многочисленных соревнованиях Федерации рыболовного спорта Рубцовска и имеет множество наград.

18 февраля у Сергея Викторовича юбилей – 60 лет, больше половины из которых он отдал троллейбусному предприятию. И хоть он уже пять лет на пенсии, расставаться с любимым делом не собирается. На вопрос: пошел бы он работать на это же место, если отмотать время назад, наш герой без раздумий ответил утвердительно. Такое вот дело всей жизни. Мы поздравляем юбиляра и желаем ему новых трудовых успехов, а его предприятию – побольше увлеченных своим делом людей. Таких, как Сергей Иванец. Ведь на них все и держится в любой сфере.

Максим ДОБРОВОЛЬСКИЙ,
фото автора

Первооткрыватель

Троллейбусное предприятие существует в Рубцовске уже почти пятьдесят лет. Почти полвека электротранспорт является важной и неотъемлемой частью города. За каждым делом стоит человек, а за предприятием – руководитель, и от его умения грамотно руководить, предприимчивости и прозорливости зависит, будет ли его дело развиваться или же канет в небывтие.

Владислав Акимович Побежимов руководил троллейбусным предприятием двадцать два года, в самое непростое для нашей страны время – с 1982 по 2004. Перестройка, «лихие 90-е», становление новой России... все эти события он был «у руля», удерживая организацию на плаву. Но начнем по порядку.

Родился Владислав в 1942 году в Челябинске, вскоре после его рождения отца направили в Рубцовск на строительство нового Алтайского тракторного завода. Конечно, переехала вся семья. Здесь маленький Владислав и вырос, окончил семь классов в школе № 17 и машиностроительный техникум. А затем – армия, четыре года на атомной подводной лодке. После демобилизации, вернувшись на родину, работал в термическом цехе на АТЗ и учился на вечернем отделении в политехническом институте.

В Рубцовске встретил он и свою любовь – будущая супруга была студенткой медицинского института в Барнауле, и Владислав, не колеблясь, переехал в краевую столицу. Отработал че-

тыре года на моторном заводе и в ОАО «Автоколонна № 1246», а затем молодая семья вернулась в Рубцовск, и здесь новая судьба настигла героя.

– Возвращаться на АТЗ не хотелось, полгода проработал у нас в автоколонне и прикипел к транспорту. А в городе как раз началось строительство троллейбусной линии. Тянули контактную сеть, устанавливали новые столбы, и я пришёл в депо из любопытства. А здесь тоже стройка полным ходом, траншеи под кабели, здание с нуля возводили... Троллейбусы – дело новое не только для меня, но и для всего города. Мне стало интересно, и я остался, – улыбается Владислав Побежимов.

Назначили его сначала начальником производства технического отдела. Работа была сложная и ответственная, первые троллейбусы приходили «голые» – оборудование было установлено только самое базовое, а всю оснастку нужно было делать самим. Владислав Акимович вспоминает, как ездил в Новосибирск, общался с коллегами, брал необходимые эскизы и чертежи, а затем размещал заказы на АТЗ. Для троллейбусного

предприятия на заводе была «зеленая улица», запуск первой линии ждал весь город.

– Автобусы уже не справлялись, проблема с транспортом была дичайшая. Двадцать пять тысяч работников АТЗ пассажирский транспорт увезти не мог, и стало привычным видеть, как дважды в день колонны заводчан шли на работу и с работы пешком. Торжественный пуск первого троллейбуса состоялся 28 декабря 1973 года, и это был праздник всего города. Я сделал символический огромный ключ, он сейчас хранится в музее, который передали первому водителю первого троллейбуса. Так в Рубцовске началась новая эра, – рассказывает Владислав Акимович.

Бывший руководитель вспоминает, с какой радостью горожане встречали каждый троллейбус, а быть сотрудником троллейбусного предприятия в те годы было очень почетно. В 1982 году Владислав Побежимов стал директором и познал не только радостные стороны этой должности, но и сложности. В основном, по его словам, проблема была с поставками, которые шли через главк, и нужно было ездить и «выбивать» их. Троллейбусы из Барнаула были по сути списанные или после капитального ремонта. Но главная проблема была в контактной сети – в Рубцовске использо-



вали сталеалюминиевый провод, который быстро вышел из использования в больших городах и был заменен на медный. Сталеалюминий был капризен, часто происходил обрыв контактного провода при движении троллейбусов, из-за этого нарушался график, даже случались аварии. Полная замена контактной сети произошла в Рубцовске только в 2009-2012 годах.

Но все трудности коллектив преодолевал сообща, главным во все годы оставалось одно – люди. Основной принцип, который сохраняет предприятие все эти годы, – это подбор кадров. Главное – дружный коллектив, который всегда поможет и подставит плечо в трудную минуту. Те, кто приходит работать в троллейбусное предприятие, как правило, остаются на долгие годы, приводя затем за собой своих сыновей, дочерей, внуков. На предприятии есть и трудовые династии. Вот и дочь Владислава Акимовича работает в троллейбусном уже почти тридцать лет. Здесь же она познакомилась со своим супругом, тоже сотрудником МУТП.

– Было страшновато, когда на-

вали закрываться линии электро-транспорта во многих городах. Но наше троллейбусное устояло, обновляется автопарк. И теплица, инициатором создания которой я был, тоже пользуется большим спросом. А база отдыха, открытая при мне, сейчас очень популярна не только среди сотрудников. Я часто здесь бываю, и мне нравятся перемены, которые происходят. Например, благоустройство территории, – добавляет Побежимов.

Половину жизни отдал бывший руководитель троллейбусному предприятию, придя в 31 год и выйдя на пенсию в 62. Находясь на заслуженном отдыхе, Владислав Акимович занимается садом, а ещё он – заядлый рыбак и охотник.

24 апреля Владиславу Акимовичу исполняется 80 лет. Весь коллектив МУТП города Рубцовска поздравляет юбиляра с этой знаменательной датой, желает ему крепкого здоровья и везения, бодрости духа, долгой и счастливой жизни, согретой любовью и заботой семьи, друзей и близких.

Вера БРЮХАНОВА, фото автора



Сергей Черноиванов, руководитель Муниципального унитарного троллейбусного предприятия:

– Владислав Акимович – профессионал и гордость коллектива. Это не только ответственный, требовательный к своему коллективу руководитель, но и доброжелательный, отзывчивый человек. Он возглавлял предприятие в сложное время и сумел не только сохранить, но и преумножить все наши наработки и достижения, заложить и сохранить многие традиции в коллективе. До сих пор он служит нам примером и добрым советчиком.



В конце прошлой недели парк муниципального унитарного троллейбусного предприятия (МУТП) пополнился сразу двумя машинами: новые троллейбусы прибыли в наш город прямиком из Белоруссии, с завода в Минске. Еще один приехал в понедельник.

Троллейбусы, окрашенные в благородный сине-белый цвет, первым делом отмыли от дорожной грязи, и они предстали во всей своей красе: современные, элегантные, комфортные. Сразу надо сказать, что это не последнее пополнение в МУТП. До конца года предприятие получит



еще четыре троллейбуса. Из них один уже находится в пути, а три – пока в Минске, на заводе.

– Это самый настоящий, серьезный подарок в юбилейный год для Алтайского края и Рубцовска, – говорит директор предприятия Сергей Черноиванов. – Средства на покупку были выделены из регионального бюджета. Отмечу, что два троллейбуса приобретены за счет сэкономленных средств. Вместо пяти единиц мы получили семь. Вообще, в 2022 году оказаны беспрецедентные меры поддержки предприятиям горэлектротранспорта края – в Бийске, Барнауле, и вот нам, в Рубцовске.

Помимо средств на приобретение троллейбусов, МУТП выделено 15 миллионов рублей для замены устаревших кабельных линий высокого напряжения. Выполненные работы заметно повысили надежность электроснабжения тяговых подстанций. Всего

Из Минска в Рубцовск

рубцовское предприятие получило финансирование в размере порядка 150 миллионов рублей.

– И в краевом бюджете 2023 года нам предусмотрено выделение 25 миллионов рублей на замену технического оснащения тяговых подстанций и кабельных линий, – продолжает руководитель.

Троллейбусы белорусского производства для нашего города новинкой не станут. Их старший собрат под бортовым номером 132 уже отлично зарекомендовал себя на рубцовских дорогах. Полученные и ожидаемые машины отличаются от него наличием кондиционера не только в кабине водителя, но и в пассажирском салоне.

– Это означает, что в летнюю жару горожанам будет комфортно, – подчеркивает собеседник. – Кстати, экипажи для всех семи троллейбусов уже сформированы из опытных водителей, которые не допускали дорожно-транспортных происшествий и бережно относятся к технике. Можно сказать, что это один вид поощрения за хорошую и качественную работу.

Отметим, что новые машины максимально ориентированы на комфорт пассажиров: низпольные (отсутствуют ступеньки на входе), просторный салон с удобными сиденьями, большие окна, наличие USB-розеток для зарядки мобильных телефонов и других гаджетов. Есть место для инвалидной коляски с системой фиксации и системой связи с водителем.

– Четыре машины выйдут на

линию в часы пик, то есть, утром и вечером горожане смогут ехать на работу и возвращаться домой в комфортных условиях, – рассказывает Сергей Черноиванов. – С поступлением всех семи троллейбусов число новых дойдет до десяти. Штатная численность троллейбусного парка – 50 единиц. Так что, есть, к чему стремиться. Поэтому будем продолжать работу и с Правительством Алтайского края, и с Министерством транспорта по поводу продолжения программы обновления городского пассажирского электрического транспорта в городах нашего региона.

Уже известно, какими будут бортовые номера всех новичков: от 134 по 140. Однако с линией уйдут несколько «старичков».

– По мере поступления новых троллейбусов, конечно, списываем старые, – поясняет директор

МУТП. – Делаем это, ориентируясь не столько на год выпуска, сколько на состояние. Учитываем износ оборудования, состояние салона. У нескольких машин пробег составляет более двух миллионов километров. Это даже не миллионники, а двухмиллионники! Поэтому пополнению не можем не радоваться.

Точные сроки поступления последних в этом году машин пока назвать сложно, но на предприятии рассчитывают, что они придут к 15 декабря. И останется завершить юридические процедуры по передаче троллейбусов и оформлению технических документов, а также страховки.

– Очень надеемся, что успеем, и на линию троллейбусы выйдут до Нового года, став подарком для горожан, – улыбается Сергей Черноиванов.

Ирина ЖУКОВА, фото автора



Рабочее место водителя очень комфортное.

.-2022.-28

Обновят транспорт

Рубцовский троллейбусный парк пополнится пятью новыми машинами. На их приобретение из краевого бюджета поступит порядка 140 миллионов рублей.

Сегодня в городе функционируют 50 троллейбусов. На линию ежедневно выходят 36.

Час пик пробил!

(Начало на 1 стр.)

Некоторые остановки общественного транспорта в Рубцовске уже оборудованы таким образом, что они на одном уровне с полом троллейбуса. Но доступная среда должна быть создана на всех.

Экипажи новых машин сформированы из опытных водителей, не допускающих аварий, и приветливых кондукторов.

В первой декаде декабря все троллейбусы уже будут на базе. После оформления необходимых документов выйдут на линию. Ожидается, что это произойдет в конце месяца. К слову, 28 декабря предприятие отмечает свое 49-летие, и не исключено, что именно к этому дню накануне новогодних праздников рубцовчане получат замечательный подарок.



Сергей Черноиванов уверен в дальнейшем развитии предприятия.

ТЯГА К ЗАМЕНЕ

В общей сложности рубцовскому предприятию было выделено около 150 млн рублей, из них 15 млн – на обновление инфраструктуры: замену кабельных линий тяговых подстанций.

– В двух направлениях проложены новые кабели высокого напряжения, – поясняет директор. – Прежние были проложены еще в 1973 году, когда открылось троллейбусное предприятие, и прослужили 49 лет. Надеемся, что новые тоже отработают не менее полувека. Мы уверены в их надежности.

Увидев, насколько рачительно предприятие распорядилось краевыми средствами, с подачи регионального Минтранса на следующий год Рубцовску на замену кабелей и модернизацию тяговых подстанций краевые депутаты выделили 25 млн рублей.

СВОИМИ СИЛАМИ

Развиваться предприятию помогает не только поддержка со стороны Правительства Алтайского края.



В Рубцовске единственная в крае организация электротранспорта, которая самостоятельно обновляет свою базу. Собственные средства берутся за счет грамотного менеджмента и правильно расставленных приоритетов.

– Задача обновления подвижного состава была поставлена пять лет назад, – рассказывает Сергей Черноиванов. – Тогда еще можно было капитальноно отремонтировать троллейбусы, и мы приобрели два таких, восстановленных в Саратове. Каждый обошелся в

4,5 млн рублей. Затем в Минтрансе РФ приняли решение изготавливать только низкопольные модели, и на старые рамы уже невозможно было устанавливать новый кузов. Тогда мы стали целенаправленно копить деньги на новый троллейбус. Накопили 17 млн рублей за счет приведения в соответствие штатного расписания, сокращения непроизводственных расходов. Впервые в 2019 году провели торги, приобрели вологодский троллейбус.

В 2020-м, ковидном году Правительство РФ оказало помощь предприятиям городского электрического транспорта. На выплату заработной платы и уплату налогов рубцовское получило 41 млн рублей безвозмездной помощи, что позволило не отвлекать на эти цели собственные средства. Безусловно, в пандемийный период пассажиров стало намного меньше, тем не менее большая часть финансовых средств сохранилась, и удалось приобрести троллейбус. В 2021-м – снова прибавление.

– В следующем году постараемся накопить и возьмем еще один, – делится планами руководитель. – Невыполнимых задач не бывает. Более того, 2023 год для нас юбилейный: троллейбусному движению в Рубцовске исполнится 50 лет. Мы приводим в порядок территорию, здание, сохраняем муниципальное имущество, улучшаем и приумножаем его.

Людмила МАКОВЕЦКАЯ

(фото автора)



Час пик пробил!

Парк муниципального троллейбусного предприятия Рубцовска пополнится семью машинами до конца года. Три уже получены.

ПЯТЬ ПЛЮС ДВА

В этом году для развития городского электрического транспорта из краевого бюджета выделен миллиард рублей предприятиям Барнаула, Бийска и Рубцовска.

В частности, летом прошли торги по приобретению для Рубцовска пяти троллейбусов. Во время конкурсных процедур было сэкономлено более 30 млн рублей. На эти средства по предложению руководства города и предприятия и по согласованию с губернатором закуплено еще две единицы транспорта стоимостью от 18,5 млн до 21 млн рублей.

С учетом того, что три года подряд рубцовское предприятие покупало за счет собственных средств по одному троллейбусу, у него будет уже 10 новых машин.

МИЛЛИОНЫ КИЛОМЕТРОВ

Директор Сергей Черноиванов информирует, что сейчас на предприятии 49 действующих троллейбусов, которые обслуживают два маршрута. В среднем техника прослужила 29 лет. Есть рекордсмены, которые «набегали» по городу более двух миллионов километров и до сих пор в строю.

– А что делать? Ремонтируем. Один троллейбус все-таки пришлось списать: рама пришла в негодность, и восстанавли-



В Рубцовск поступили новые белорусские троллейбусы.

вать его не было смысла, – говорит Сергей Павлович. – При поступлении новых семи троллейбусов понемногу будем выводить из эксплуатации те, которые ремонтировать экономически невыгодно.

Ежедневно в рабочие дни на линию выходят 22 троллейбуса по первому маршруту и 14 по второму. Кстати, в часы пик из новой партии будут курсировать четыре машины.

ПРОХЛАДА В ЗНОЙ

Поступившие троллейбусы белорусского производства сделаны на заводе «Белкоммунмаш», который успешно выпускает их много лет. Аналогичная машина в Рубцовске уже есть, ее пред-

приятие купило на собственные средства. Горожане оценили удобство низкопольного троллейбуса с мягким ходом и просторным салоном с большими окнами. А водители предприятия окрестили его иномаркой.

Все семь новых машин оборудованы кондиционерами не только в кабине водителя, но и в салоне. Поэтому даже в летний зной здесь будет прохладно. Такого уровня комфорта в рубцовском общественном транспорте еще не было.

Низкопольное исполнение позволяет без особых проблем совершать посадку инвалидам-колясочникам, мамам с детскими колясками и другим маломобильным гражданам.

(Окончание на 4 стр.)

Троллейбус идёт в парк

В этом году в Рубцовске состоится самое крупное пополнение троллейбусного парка за последние десятилетия.

В Рубцовск поступило уже три новых троллейбуса. Они прибыли из республики Беларусь. Всего же до конца декабря троллейбусное предприятие пополнит семь новых машин. Столь глобальное техническое обновление стало возможным благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные дороги». Новые троллейбусы на предприятии ждали давно.

– На сегодняшний день средний возраст наших машин 28-30 лет, – говорит директор МУ троллейбусного предприятия Сергей Черноиванов. – У нас есть машины, которые прошли по городу Рубцовску более двух миллионов

километров. Это огромное расстояние. Замена троллейбусов была одной из самых тяжелых позиций для нашего предприятия, потому что их износ доходил до девяноста восьми процентов.

В этом году Рубцовск получил более 100 миллионов рублей на обновление системы электротранспорта, из них 15 миллионов направили на модернизацию электросетей, остальное – на покупку троллейбусов. По результатам торгов город приобрел 5 низкопольных машин. При этом удалось сэкономить порядка 30 миллионов рублей. Губернатор распорядился, чтобы на эти средства для Рубцовска купили еще два троллейбуса. На данный момент ведется их осмотр и регламентные работы, после чего машины выйдут на линию.

Сергей ДЫМОВ.

