Водитель дачного автобуса из Биробиджана рассказал, в каких условиях и на каких машинах работает муниципальное ПАТП

Наша беседа с водителем Биробиджанского ПАТП Михаилом Ефимовичем Озимком состоялась в начале июля. В те дни в Еврейской автономии стояла нешуточная жара. К обеду воздух — как в бане. Самые -дотошные горожане отмечали: на солнцепеке столбик термометра поднимался до +50°. Но работа есть работа и каждый трудился на своем месте как мог. И так, вернемся на несколько недель назад.

***

Сегодня пятница. На небе — ни облачка. К 10 утра, по данным метеорологов, уже +30. В этот час водитель муниципального ПАТП Михаил Озимок выходит во второй утренний рейс на дачном автобусе.

— Два часа назад автобус был полный. Пассажиров — человек 90. В основном люди пожилые, — рассказывает мужчина.

В автобус заходят еще несколько человек. Два-три дачника и старичок на костылях,

предварительно уточнивший, будут ли остановки по городу.

Остановки по городу, разумеется, будут. Чтобы дачникам не приходилось добираться до своего автобуса на перекладных, и было решено пустить маршрут через весь Биробиджан. На этом, кажется, приятные моменты заканчиваются.

— В Биробиджанском ПАТП я работаю с 1969 года. Лет десять назад к нам пригнали, так сказать, новые -автобусы — корейские «Хундаи», у которых на тот момент уже был пробег. Их списало приморское предприятие, и они были куплены для ЕАО, — вводит в курс дела Михаил Озимок. — Сейчас эти машины доживают свое, а заменить их нечем.

Говорим о жаре. «Да, бывает, что поднимается до 40 градусов. В салоне. Когда набьется полный автобус. И не продохнуть. Пассажиры стоят вплотную друг к другу , держатся за поручни из последних сил. Влажность высокая: всем жарко, все потеют. Форточки настежь, но их тут немного. На этих автобусах стоят кондиционеры. Несколько лет, как машины пришли в Биробиджан, они работали. А сейчас и зарядить не на что, и сами по себе механизмы износились, прогнили», — объясняет водитель.

Однако с неисправными кондиционерами и духотой можно смириться.

— Самая злободневная беда — состояние автобусного парка и дачных дорог, — сокрушается Озимок. — С 2007 года у меня накопилась масса вопросов к чиновникам. Я обращался в мэрию, в правительство ЕАО: почему муниципальное предприятие ведут к банкротству?

«Муниципальное ПАТП — это стратегическое предприятие! Учения, наводнения, пожары — всегда берут автобусы нашего предприятия. Так было в наводнение 2013 года»

Вспоминаем, что в 2013 году, когда из-за сильнейшего -паводка в нескольких районах области жители вынуждены были покидать свои дома, среди частных перевозчиков иные не соглашались выделять автобусы без предоплаты. Понятно, что «частник» вынужден выживать, как может. А мэрия…

Мэрия, например, не может решить проблему двойного тарифа на дачных автобусах. С расчетной социальной карты пенсионеров, на которую перечисляются компенсации за проезд, списывается полная стоимость поездки, даже если пожилой человек направляется от дома (не с дачи!) до ближайшего магазина. Хочешь сэкономить — рассчитывайся наличными: 18 рублей против 38 — разница существенная!

— Мы теряем прибыли! Люди ждут «частника», потому что муниципальным автобусам отданы в основном -убыточные маршруты — туда, где разбиты дороги, где наименьший пассажиропоток. И даже когда едем по городу, к нам пенсионеры не садятся. Зачем им переплачивать?.. — возмущается мой собеседник.

«Когда-то у Биробиджанского ПАТП было 150 автобусов, сейчас — меньше пятидесяти, а частных больше сотни. Сколько из них работает официально? А сколько неофициально?..»

Точного ответа на этот вопрос, скорее всего, не существует. не исключено, что частный предприниматель, вынужденный экономить, не прочь вывести на линию больше машин, чем зарегистрировано. Этим достигается экономия на налогах. Следующий механизм «оптимизации» затрат — зарплата водителей и кондукторов: официально называется одна, а на руки работникам выдается другая — и снова экономия на налогах!

Муниципальное предприятие теряет маршруты и деньги. Не может заработать на запчасти. А дороги, особенно дачные, такие, что после каждого рейса что-нибудь да нужно чинить. Манжеты амортизаторов, например, по словам водителей ПАТП, приходится менять каждый месяц. При хороших дорогах они служат несколько лет.

— 15 лет назад меня избрали в руководство профсоюзной организации нашего

предприятия. Мы пытались выходить со своими проблемами на Федерацию профсоюзов ЕАО — без особого толка. И только этой весной, когда нас окончательно допекло, связались с представителями центрального профсоюза в Москве. Уже есть первые результаты: нашим работникам выделили 15 путевок на двухнедельный отдых в Доме отдыха Волченец. Часть расходов возьмет на себя профсоюз! — в голосе Михаила Ефимовича чувствуются нотки победы.

Когда наш автобус разворачивается и едет в город, в салоне заняты все кресла.

Отрезок пути до асфальтированного шоссе водитель преодолевает медленно. «Скорость — в пределах 12 км/ч. Быстрее нельзя: трясет, да и рессоры летят», — предупреждает водитель мой вопрос.

Вместе с шофером мужественно переносит тяжести горячего сезона и кондуктор Галина Федоровна Гусева. Мы успеваем поговорить и с ней — о том, почему небольшой коллектив Биробиджанского МУП ПАТП не разбегается по частным фирмам, где зарплата в два раза выше.

«У нас — социальный пакет. Отпуска. Пенсионные отчисления. Там — «черная зарплата» и работа без выходных-проходных Они ж не «муниципалы»!».

На термометре — +36. Это в салоне. Снаружи, чувствуется, столько же.

***

Когда готовился репортаж, свой вопрос, связанный с -организацией автобусных перевозок, задали и пассажиры. От лица дачников проблему озвучила пенсионерка, представившаяся Галиной Васильевной.

— Когда губернатор ЕАО отвечал на вопросы телезрителей, мы отправили ему свой

вопрос. Ответа так и не дождались. И в мэрии Биробиджана тоже нам никто ничего не объясняет. Вопрос такой.

В этом году на социальную карту пенсионеров для поездок в автобусе перечисляется 810 рублей . В прошлом году было 1260. С чем это связано? Тех денег, которые нам выделяют, хватает только на 11 поездок в дачном автобусе (цена билета в одну сторону 38 рублей). Почему урезали социальную поддержку? Что, в ЕАО дачники не нужны? Во всех регионах садоводов поддерживают, а у нас как будто делают все, чтобы люди поскорее отказались от дач. Нет ни нормальных дорог, ни электричества. И теперь еще дегьги забирают у пенсионеров-дачников!

Будем надяеяться, беспокойство пенсионеров и читателей нашей газеты не останется незамеченным в местных -органах власти и мы получим объяснение причин экономии на дачниках и муниципальных автобусах. Тем временем водитель Биробиджанского ПАТП планирует поднять проблему муниципального предприятия в Госдуме. В ближайшие дни у него назначена встреча с депутом от КПРФ А. Корниенко.

А. Александров