

От пролётки до автобуса: развитие общественного транспорта в г. Енисейске

Давно признано, что развитая система общественных перевозок является важным показателем жизнеспособности самого города. История отечественного транспорта корнями уходит к дореволюционной России, когда в обеих столицах империи в середине XIX в. появилась, так называемая «линейка», представляющая собой нечто вроде открытой кареты. «Линейку» сменила «конка» - трамвай, в который были запряжены лошади. Так же общественные перевозки той поры не мыслимы без легендарных извозчиков. С тех пор техника, на которой осуществляются пассажирские перевозки, шагнула далеко вперёд, неизменной останется лишь картина: пассажир, спешащий куда-то уехать...

Окончание, начало в №40-43
В том же году начинается свою трудовую деятельность в АТП. За тринадцать лет с 1977 по 1990 г. прошёл трудовой путь от водителя до директора предприятия в должность которого вступил в 1989 г. В 1990 г. за трудовую деятельность был награждён орденом «За заслуги перед Отечеством». Имеет звание «Почётный работник транспорта России».

Валерию Фёдоровичу и его команде пришлось решать массу вопросов, среди которых насущным на тот момент оставался кадровый в виду того, что многие профессиональные работники вышли на пенсию, а молодёжь трудно было привлечь довольно низким и не всегда постоянным заработком. В «Енисейской Правде» за 1993 г. можно встретить любопытную статью. Она касается жалобы на грязные автобусы, выпускаемые на линию. Здесь особенным рефреном звучит проблема нехватки среднеквалифицированных сотрудников, а именно мойщиков.

В середине девяностых, в одном из интервью В.Ф. Астафьев признавал: «Енисейское АТП осуществляет два вида перевозок - пассажирские и грузовые. Оба они нуждались в совершенствовании. Особенно беспокоят нас грузовые перевозки, они за последние годы развивались не так, как нам хотелось бы. Если пассажирский парк работает с прибылью, то грузовой работает убыточно». Стоит сказать о том, что если в сер. 1980-х у АТП было 80 грузовых машин, то к сер. 1990-х это число сократилось на половину.

К 1999 г. ситуация несколько улучшилась. С этого года автопредприятие стало получать дотации, которые помогли решить проблему с ГСМ. На этот период времени в АТП насчитывалось около 45 грузовых машин, преимущественно марки КАМАЗ. К концу 1999 г. предприятию удалось приобрести ещё 2 КАМАЗа и 4 микроавтобуса ГАЗель. Хотя основной костяк автобусного парка был представлен по внутригород-

ским маршрутам - ЛиАЗами-677 и ЛиАЗами-677М в количестве 16 единиц, а так же ПаЗ-3205. Межгородские перевозки осуществлялись преимущественно на ЛаЗах-695 и 699 Р,



С.В. Штерн

которых так же числилось полтора десятка и жизненный ресурс которых подходил к концу.

Таким образом, Енисейское АТП сумело преодолеть кризисный период девяностых, сохранив возможности предоставления услуг, как пассажира перевозок, так и услуг грузового транспорта. Это было важно, так как многие автотранспортные колонны перестали существовать, появились отдельные частные предприниматели. Однако не все проблемы минувшего десятилетия удалось решить и перед АТП по-прежнему стояли задачи, решать которые пришлось на пороге нового тысячелетия.

Часть VI. Маршрутом

в новое тысячелетие

Продолжая своё движение вперёд, руководство Енисейского АТП, принимая в расчёт всё ярче проявляющуюся конкуренцию среди частных на рынке пассажирских перевозок, всё большее внимания уделяло грузовому транспорту.

Действительно, акцент на грузоперевозки был сделан не случайно. В одном из интервью «Енисейской Правде» от 16 февраля 2000 г. директор АТП В.Ф. Астафьев так прокомментировал этот вопрос: «Мы делаем всё возможное, чтобы не простаивали грузовые машины. Одним из крупных и серьёзных заказчиков на грузоперевозки был и остаётся Северный Енисейский район». Более пространно Валерий Фёдорович высказался в интервью 2001 г.: «Обязан сра-

зу отметить, что грузовая колонна приносит прибыль предприятию, за счёт неё оплачиваются налоги и заработанная плата. Городской же транспорт убыточен...». Таким образом, в начале 2000-х в специализации Енисейского АТП произошло смещение акцента с пассажирских перевозок на грузовые. Этому так же способствовал и факт решительного износа автобусного парка. В.Ф. Астафьев в том же 2001 г. высказался по этому поводу так: «Автобусный парк старый. Большие автобусы



Новые автобусы на улицах Енисейска ЛиАЗ 5246 45

отработали по 3-4 срока. Последний автобус был куплен городом в 1993-м г.». Исходя из этого, в данном случае предприятию, как государственной организации оставалось только прибегнуть к поступающим дотациям.

Тем не менее, несмотря на значительные трудности, автопредприятие продолжало функционировать. Енисейское АТП по праву считалось самой мощной в городе ремонтной базой. В составе данной базы действовали цеха: цех регулировки топливной аппаратуры, моторный и салонный, электроцех и цех агрегатов.

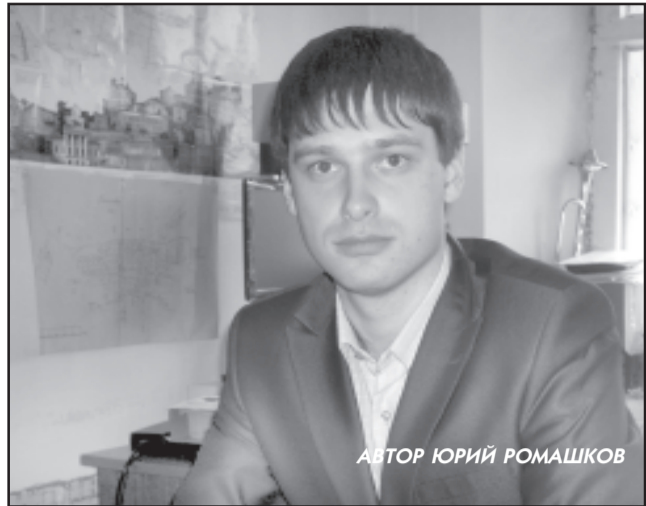
На предприятии продолжали трудиться профессионалы своего ремесла: автослесари Г. Ламбин и Г. Дудин, шлифовальщик А. Селезнёв, токарь В. Стародубцев и др. Всего на 2003 г. в РММ работало 50 квалифицированных специалистов. А общее число работников АТП на тот период времени составляло порядком

400 человек. Положительным моментом стало появление на предприятии семейных династий.

В 2004 г. наметился процесс долгожданного обновления подвижного состава. Особенно это коснулось пассажирского транспорта. АТП приобрело в этом году «бывшие в употреблении» автобусы корейского производства DAWOO, которые планировалось адаптировать под здешние условия. «Корейцы», как прозвали их енисейцы, зарекомендовали себя неплохо и по словам В.Ф. Астафьева «прижились». В том же году наметилась так называемая монетизация льгот, отбрасывавшая автопредприятие назад, а так же переход в муниципальную собственность.

В 2006 г. Енисейское автопредприятие приобрело статус муниципального. Теперь организация выполняла и муниципальные

заказы по пассажироперевозкам и грузоперевозкам. В том же году продолжилось обновление автобусного парка. По словам директора МУП



АВТОР ЮРИЙ РОМАШКОВ

директора в 2006 г., Сергей Владимирович активно способствовал его развитию, взяв так же на себя роль активного общественника.

К концу 2006 г. приобретением стали 5 ПаЗов 3205. Но всё же, полноценная замена автобусного парка произошла в 2008 г. Были получены три ПаЗа и три ЛиАЗа Вот, что по поводу этого события писал «Красноярский Рабочий»: «Эти машины - результат победы администрации Енисейска в краевом конкурсе инвестиционных проектов».

Много изменений, повлиявших на функционирование МУП Енисейское АТП произошло в 2013 г. Важными из них стали новые законы, направленные на повышение безопасности на дорогах. Все общественные средства АТП теперь были оборудованы навигационной системой ГЛОНАСС, а автобусы, совершающие междугородные рейсы были оснащены и тахографами. Продолжился плановый ремонт инфраструктуры

ГЛОНАСС, а автобусы, совершающие междугородные рейсы были оснащены и тахографами. Продолжился плановый ремонт инфраструктуры



Автобус корейского производства

Енисейское АТП С.В. Штерна: «В этом году мы приобрели три дизельных ПаЗика, затем приобретены три комфортабельных автобуса корейского производства для рейсов Енисейск-Красноярск».

Трудовая жизнь Сергея Владимировича Штерна так же сплетена с автотранспортным предприятием. Вступив в долж-

МУП Енисейское АТП. Однако по-прежнему остаётся сложным кадровый вопрос, а так же комплектующих частей.

В коллективе, на данный момент насчитывающемся около 200 человек, трудятся такие опытные сотрудники, как: водители П. Аракчеев, И. Дьяков, О. Лужников. Умелые слесари-ремонтники: А. Попов,

Д. Марков и Н. Махнов. Деспетчера: Н. Соколова, М. Забелло, Н. Андреева и Ю. Безолюк.

МУП Енисейское АТП прошло большой путь своего развития, являясь важным звеном в системе градообразующих предприятий. Оно смогло выжить в непростом преломлении эпох, нашло в себе силы бороться с кризисными явлениями нач. 2000-х, чтобы по-прежнему обеспечивать работой не одно поколение енисейцев, оставаясь значимой вехой в истории развития общественных перевозок города Енисейска.

Нельзя не заметить, что кроме Енисейского автотранспортного предприятия пассажироперевозки стали выполнять в более массовом порядке по сравнению с началом 2000-х и частные организации. Причём перевозки эти стали возможны ими как городские, так и междугородные. Например, фирма «Федорович», чьи автобусы так же обеспечивают пассажиропоток по трассе Енисейск-Лесосибирск-Красноярск. В отношении внутригородских пассажирских маршрутов - это частные перевозчики на микроавтобусах иностранного и отечественного производства.

Важным моментом в развитии сети пассажирских перевозок играют такси. Когда-то, в советское время появившиеся и многочисленные, теперь легковые такси теперь неотъемлемый антураж на площади автовокзала.

Таким образом, пассажирские перевозки в городе Енисейске, а так же перевозки, этот город связывающие с другими населёнными пунктами, прошли эволюционный путь от скрипящей пролётки до современного автобуса, снаряжённого системой ГЛОНАСС. Это был длительный период, порой замечательный, а порой совершенно скрытый от глаз простого обывателя. Но важным остаётся то, что услуги общественного транспорта и по сей день востребованы, а это даёт право руководству и коллективу с уверенностью смотреть в будущее.

*По материалам фондов Енисейского музея.
Научный сотрудник фондов ЕКМ РОМАШКОВ Ю.В.*