

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 внимание 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. Штерн: «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-

ность директора в 2006 г., 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, 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.