

НОВОСТИ ЖИЗНИ

Издается
с 1. XI. 1931 г.

Орган Хайбуллинского районного Совета народных
депутатов Республики Башкортостан

№ 137 (7077) ЧЕТВЕРГ, 3 декабря 1992 года. Цена 7 коп.

Гуманитарная помощь

В связи со звонками в редакцию по поводу организации гуманитарной помощи студентам хайбуллинцам наш корреспондент Д. Рыбаков встретился с начальником отдела кадров администрации района Ш. М. БАЙГУСКАРОВЫМ и попросил его ответить на интересующие наших жителей вопросы.

— Шамиль Мурзабулагович, чем вызвана организация помощи студентам?

— Не ошибусь, если буду констатировать, что сегодня студенчество — одно из самых уязвимых слоев нашего общества. Реформы, проводимые нашими правителями, довели их до грани нищеты. Даже при выполнении Указа Президента России Ельцина об увеличении стипендии студентам в два раза, проблемы с учебой, питанием, занятием спортом у них не решаются. Не буду перечислять цены на товары первой необходимости, о том, что они возросли, в сотни раз, каждый из нас знает и сам видит. Но ведь стипендия у студента не возросла во столько раз! Трудно им приходится. Некоторые пытаются подработать на станциях, складах, разгружая вагоны, иные устраиваются сторожами. Но таких единицы.

— По моему опыту та-

кой работы у нас есть?

— Да, в прошлом году с гуманитарной помощью мы выезжали в г. Уфу и г. Сибай. Тогда каждому студенту были вручены по два кулика, в которых были упакованы 5 килограммов мяса, 2—3 кг гречихи, 2 кг сахара и 1 кг масла сливочного. Надо отметить, что руководители хозяйств и предприятий очень доброжелательно отнеслись к нашему начинанию, оказали бескорыстную помощь и продуктами питания, и средствами.

— Как думаете организовать гуманитарную помощь в этом году?

— В прошлом году продукты питания собирали в Акъяре, расфасовывали в пакеты, грузили на машины и по спискам раздавали студентам в городах.

В этом году будет немного иначе. На совещании, которое состоялось перед началом сессии 27 ноября 1992 года, руководители хозяйств реши-

ли кулики подготовить непосредственно в хозяйствах, мотивируя тем, что у них это получится оперативнее. Мы не стали возражать, тем более их решение действительно разумное.

Хотелось, чтобы каждое хозяйство подготовило приблизительно одинаковые кулики и по стоимости, и по объему, и по ассортименту. Это для того, чтобы не было кому-то обидно, если выпадет маленький кулик. Приблизительный вариант: 4—5 кг мяса, 2 кг гречихи, по 1—2 кг сахара и масла. Можно в мешках подготовить муку. Но тогда надо, чтобы для каждого ВУЗа было по одному-два мешка. Думаю, руководители сами договорятся.

Вторая проблема — денежные средства. Необходимо на спецсчет № 000142102 в Госбанк срочно перечислить до 7 декабря 112000 рублей. Скажем, Бурибаевское рудоуправление и администрация района перечисляют по 30 тысяч рублей, ГРП — 10 тысяч, лесхоз, Агропромэнерго, молокозавод, ХПП, ПМК-292, райпо, ОРС Бурибаевского рудоуправления, ПУЖНХ — по 5 тысяч и «Водоканалхозяство» — 2 тысячи рублей. Эти

средства необходимы для приобретения чая, сахара, масла, встречу со студентами и организационно обеда.

Если кто-то затянёт с перечислением, то вся подготовительная работа застынет.

Третья проблема. Кому сколько готовить куликов? Исходя из состава обучающихся студентов, каждый колхоз подготовит кулики на 25 человек, а совхоз — на 40 студентов.

Тогда представители совхозов выедут 14 декабря организованно в г. Уфу, а колхозы окажут в этот день помощь студентам г. Сибая. Сбор в 8 утра у здания райсовета.

— Окажет ли какую-либо помощь население, родители студентов?

— В этом году хотели к этой работе привлечь и население. От них будем принимать картофель. Для этого необходимо каждому родителю студента подготовить в мешках картофель, прикрепить бирку с фамилией студента и указать наименование ВУЗа. Сбор картофеля организован в здании районного Совета народных депутатов.

Для тех, кто не имеет в семье студентов, но хочет помочь им, просьба скооперироваться и картофель собрать в мешки.

◆ Человек делом славится Валовой настриг более 3 тонн шерсти



Далеко не самым лучшим было нынешнее лето для овцеводов района. Влажная погода не позволяла добиться запланированных результатов по получению привесов овец, настригу шерсти. Такие же трудности испытывали чабаны Гадельского отделения совхоза «Таналыкский» и немало сил, умения пришлось приложить одному из лучших чабанов Рашиту Хайруллину, чтобы получить от каждого валуха, а за ним закреплен отара в 744 головы, по 4,34 килограмма шерсти. Валовой же на-

стриг составил по его отаре 3 тонны 236 килограммов.

В отделении отмечают, что чабанская профессия пришлась Рашиту по душе и в этом деле он уже не новичок, трудится на этом поприще несколько лет, знает все тонкости и хитрости этой сложной профессии. К тому же отличается старательностью и дисциплинированностью.

НА СНИМКЕ: Р. Хайруллин.
Фото

Р. ИМАНГУЛОВА.

XIII сессия районного Совета народных депутатов

Перспективное развитие транспорта в районе

(Из доклада заместителя главы администрации Н. И. Червоченко)

СЕГОДНЯШНЯЯ сессия районного Совета проходит в трудное и тревожное время. Развал старой политической системы и недееспособность новой привели нас к кризисной обстановке. Сегодня мы не знаем как будем жить завтра. Но мы, давайте, будем оптимистами и жить с надеждой на лучшее.

Перспективное развитие транспортных и пассажирских услуг для нашего района актуальный вопрос.

В отличие от многих районов нашей республики автомобильный транспорт у нас единственный транспорт, выполняющий все виды грузо-пассажирских перевозок. 80 процентов имеющегося транспорта в районе обслуживает сельское хозяйство. Поэтому любой срыв в его работе отрицательно влияет на про-

изводство и качество сельхозпродуктов. Поэтому транспорт должен работать как часы.

В настоящее время в сельском хозяйстве, промышленных предприятиях и организациях района в наличии насчитывается около 1220 единиц всех видов и марок автомобильного транспорта. В том числе грузового и специального транспорта — 836 единиц, общей грузоподъемностью 4450 тонн. В основном это грузовой транспорт малой грузоподъемностью. Подвижной состав машин грузоподъемностью 7 и более тонн сосредоточен в ремесленно-техническом предприятии. Внутрихозяйственные перевозки населения осуществляются 45 автобусами, принадлежащими колхозам, совхозам и предприятиям. 29 автобусов Самарского предприятия выполняют

внутрирайонные и между-городные пассажирские перевозки. Руководителей и специалистов всех отраслей народного хозяйства обслуживают 63 служебных легковых автомобилей, 22 легковые автомобили в распоряжении районного отдела здравоохранения.

За последние годы значительно обновился парк как грузового, так и пассажирского транспорта, только в текущем году колхозами и совхозами получено грузовых машин 91 единица, и 14 автобусов и 11 легковых. Обновили парк машин Бурибаевское рудоуправление на 5 КамАЗов. В 9 хозяйствах района в транспортном парке насчитывается от 60 до 100 машин. Самый крупный транспортный парк в Магараевском совхозе, где сегодня насчитывается 108 автомашин всех марок.

В 1991 году собственным транспортом района перевезено разнообразных грузов в объеме 1722 тыс. тонн при среднем плане перевозок 32 млн. Общественным пассажирским транспортом перевезено 209 тысяч пассажиров.

Непростая ситуация создалась в грузовых перевозках в этом году. Отсутствие запасных частей, резины, горючего поставили транспорт на грань остановки, а это была бы катастрофа для сельского хозяйства. Однако транспортники не растерялись, сумели побороть все невзгоды и с успехом справились с уборкой урожая этого года.

В настоящее время водительский состав составляет около 10 процентов всех работающих в хозяйствах и предприятиях района. Несмотря на то, что профессия водителя

автомобиля одна из трудных, большинство из них — это не случайные люди, а преданные своему делу специалисты. В специализированных транспортных предприятиях выросли семейные династии.

Так, в Бурибаевском рудоуправлении работают отцы с сыновьями Михаил Емельянович Трунов, Сергей Федорович Шмаков, Михаил Дмитриевич Касьянов, в Самарском АТП — Анатолий Семенович Попов с двумя сыновьями. В Акъяре — Халит Халеевич Мамбетов и многие другие.

Многие водители ветераны труда, выйдя на заслуженный отдых, продолжают готовить молодых водителей и сами работают на машинах. Это Юлдашбаев Рафаэль Ахметович из с. Акъяр, Виктор Николаевич Апостолов, Анатолий Андреевич Соболев, Николай

Иванович Лукошкин из Бурибая. Фотографии многих водителей украшают Доску почета и местную печать. Это водители — профессионалы Александр Павлович Новиков, Вячеслав Степанович Редья из Самарского АТП, Айдашев Уелдан из ДРСУ, Ильбаков Галия из колхоза имени Ленина, Алибаев Мавлетдин из Акъярского совхоза, Исаков Иван из Хайбуллинского совхоза, Турсулбаев Талгат из Магараевского совхоза и десятки водителей других организаций, которые своим трудолюбием заслужили уважение и почет.

Водитель автомобиля профессия не только трудная, но и ответственная. Поэтому, чтобы получить разрешение управлять им, необходимо иметь соответствующие знания и навыки. При

(Продолжение на 2-й стр.)

XIII сессия районного Совета

(Продолжение. Начало на 1 стр.)

СПТУ-110 организуют курсы для подготовки водителей категории «В» и «С». В училище созданы все условия для подготовки водителей в районах. За два последних года выпущено 240 водителей. Однако водителей с категорией «С» выпущено только 25 человек. В этом же учебном году водители с этой категорией «С» не имеют возможности готовить водителей категории «Д» и «Е». А такие водители очень нужны.

Руководство СПТУ-110 готово учить водителей другой категории. Хозяйствам необходимо оказать помощь в оборудовании соответствующих классов. Нужно выделить агрегаты и списанные автобусы. В любом хозяйстве, имеющем транспорт, проблема текущей водительской кадровой. Водительский состав часто меняется там, где нет теплых ремонтных боксов. В хозяйствах района в основном данная проблема решена. Но теплых стоянок еще недостаточно. Более 50 процентов транспорта, а в Самарском АТП и Бурйбаевском рудоуправлении 80 процентов машин зимой хранятся под открытым небом. В этом году завершается строительство гаражей в Маманском, Акъярском, Тамалыкском совхозах, колхозе «Красное знамя». Но этого недостаточно, желательнее продолжить строительство теплых стоянок в колхозах им. Салавата, «Самар», в Бурйбае, Самарске.

Качество работы современного скоростного автотранспорта в прямой зависимости от технического состояния существующих дорог, которые в районе желают быть лучше.

Всего дорог в районе с твердым покрытием построено 453 километра, из них с асфальтовым покрытием 85 километров.

В настоящее время интенсивно ведется реконструкция дорог из Юлдыбаево и Сибай силами артели Рудная. В течение двух-трех лет они будут заасфальтированы. Дорожный участок начинает реконструкцию автодороги на Новочеркасск. С 1994 года планируется начать реконструкцию автодороги на направлении Самарское — Баймак,

через Первомайск. Реконструкция будет выполняться Баймакское ДСУ-3.

Однако критически оценивая работу транспортных предприятий, в хозяйствах и организациях района нужно признать то, что далеко не все нормально в работе как грузового, так и пассажирского транспорта. Очень низким остается коэффициент использования транспорта. Имеются случаи нарушения правил дорожного движения и трудовой дисциплины. Начальники гаражей и механики, попав в волну демократических отношений, ослабили контроль за работой подчиненных на коллективах. В результате чего среди водителей сохраняется уровень нарушений правил дорожного движения.

За 9 месяцев текущего года автомобильной инспекцией выявлено 1419 нарушений. При этом 193 водителя государственного транспорта находились в нетрезвом состоянии. В том числе 21 водитель из Бурйбаевского рудоуправления, по 9—10 водителей из Тамалыкского, Хайбуллинского совхозов и колхоза имени Ленина, по 7 водителей из Самарского АТП, Маманского и Матраевского совхозов, по 5—4 человека из остальных хозяйств. Зарегистрировано 23 дорожно-транспортных происшествия, при которых погибли 9 человек и ранено 16. Из 9 погибших — 6 находились в нетрезвом состоянии.

Много жалоб высказывается населением на работу водителей автобусов Самарского АТП. За 9 месяцев этого года пассажиров перевезено на 45 процентов меньше чем за этот же период прошлого года. Сократилось число маршрутов. Среди водительского состава бытует грубость с пассажирами. Незаконное обилечивание участников Великой Отечественной войны. Имеются случаи присвоения средств от продажи билетов.

Остается низким выход автомашин на линию. На сколько это точные цифры в статистиках, но из 1008 грузового и специального транспорта ежедневно работают по линии около 270 единиц. В том числе в райпотребсоюзе 30 автомашин из 40, колхозе имени Калинина 9 из 28, «Красное знамя» 27 из 57, в

совхозах «Тамалыкский» 28 из 86, «Матраевский» 29 из 95, агропромышленном 7 из 24. В то же время в колхозе «Самар» 1 из 29, колхозе имени Ленина 3 из 44 и колхозе «Новый путь» 1 из 26. Содержать транспорт в исправном состоянии в наше время очень трудно, но последний показатель говорит о том, что можно доводить выпуск транспорта на линию до 80 и более процентов. Низкому коэффициенту выхода машин на линию причин много и одна из них неудовлетворительное содержание дорог с твердым покрытием. Участки дорог в направлении Абдулнасырово — Янтышево, Татар-Узяк — Яновлева, объезд с Самарское, 33—38 километров участка дороги Подольск — Сибай, Акъяр — Новочеркасск находится в неудовлетворительном состоянии. За летний период дорожный участок с помощью совхозов «Матраевский», «Хайбуллинский», колхозов имени Ленина и «Красный доброволец» отремонтировали более 50 километров дорог, но на оставшихся 220 километрах ни одной ямы заделано не было.

Дорожный участок в настоящее время имеет в достаточном количестве транспорт и дорожную технику. Но руководство дорожного участка расплывчато в своем бессилии управлять данным коллективом. И в добавок к этому колхозы «Новый путь», «Красное знамя», совхозы «Тамалыкский», «Бузавалыкский» не оказали им помощи в ремонте своих участков.

Направляется вопрос и ответ — если мы сами не будем ремонтировать дороги, то кто это будет делать? — и из Уфы к нам навряд ли кто придет выполнять эту работу. А сегодня обстановка еще хуже. Руководители колхозов и совхозов не заключают договоров на очистку дорог от снега. Раньше дороги чистились по указанию и за счет хозяйства, а сегодня за один километр выплачивается 45 тысяч рублей.

Товарищи, Верховный Совет и правительство нашей республики оказывают большую финансовую помощь в социальном развитии района. Ежегодно выделяются средства на реконструкцию и строительство автомобильных дорог, строительство объектов социально-культурного назначения, развитие сети, газоснабжения и строи-

тели. Для выполнения этих программ организованы строительные организации. Планируется организовать еще два участка по газификации и дорожному строительству. В связи с этим растут объемы грузоперевозок. Но уже в этом году мы не смогли своим транспортом обеспечить вывозку строительных материалов для ПМК-292, Мелеузовского участка и Сибайского строительного управления № 4. Для ритмичной работы им необходимо вывозить ежегодно из Сибая и Оренбургской области более 45 тысяч тонн крупногабаритных строительных материалов и конструкций.

Кроме того с 1993 года на территории Бузавалыкского совхоза у села Самарское организуется участок от Баймакского ДСУ-3 для выполнения работ по реконструкции дороги Самарское — Баймак, получен и смонтирован асфальтовый завод. На реконструкцию данной дороги ежегодно необходимо перевезти около 90 тысяч кубометров грунта, щебня и асфальта.

С будущего года намечается реконструкция дороги Акъяр — Новочеркасск силами ДРСУ, где также необходимо перевозить более 45 тысяч тонн груза.

Всего с 1993 года дополнительно увеличивается грузоперевозки более чем на 160 тысяч тонн. Существующим транспортом в хозяйствах района этого не осилить. Возникла необходимость увеличить парк грузовых машин в Самарском предприятии.

Товарищи, много нерешенных вопросов в оказании услуг населению района в пассажирских перевозках.

В настоящее время население обслуживается автобусами Самарского АТП 15-ю внутрихозяйственными и междугородными маршрутами. Из 54 населенных пунктов автобусное сообщение имеют 34. В 20 сел и деревень автобусы не ходят. Это в основном периферийные населенные пункты, из которых очень трудно добраться не только до райцентра, но и до центральной усадьбы колхоза или совхоза. Потому претензии и упреки в адрес транспортных и администрации района справедливы.

Решение проблем пассажирских перевозок идет параллельной линией с проблемами развития дорожной сети. Сегодня у

Самарского АТП нет автобусов для обслуживания этих населенных пунктов. Но если бы они и были, маршруты открыть не было бы возможности из-за несоответствия технически существующих дорог. Дороги строятся хозяйственным способом с расчетом проезда только грузового транспорта.

В целях организации обслуживания населения автобусным сообщением в ближайшие три года планируется построить новые участки дороги, которые позволят использовать кольцевые маршруты автобусного движения: на дорогах Антинган — Новопетровка — Акташ — Ивановка; Новозирган — Илячво — Степной; Уфимское — Целинный; через Абдулнасырово; Подольск — Новоукраинка — Таштугай — Баккаловка — Подольск; Маман — Мамбетово — Гаделево — Подольск. Капитально отремонтировать дорогу Акъяр — Янтышево — Галияхметово. Завершить строительство дорог на М.Арслангулово и Урузбаево.

В настоящее время все запланированные участки дорог в стадии строительства. На участке дорог Мамбетово — Гаделево, Новопетровка — Акташ готовится проектно-сметная документация (ПСД) и в 1993—1995 годах планируется выделить капитальные вложения. С вводом в эксплуатацию участков дорог по этому направлению Самарскому АТП будет возможность открыть 8 новых маршрутов. Для чего необходимо в эти же годы пополнить парк автобусов.

Товарищи, как видите, все дороги для решения проблем увеличения объемов грузовых перевозок и автобусного обслуживания населения ведут в Самарское АТП.

Многие из нас помнят, когда Самарское АТП было ведущим транспортным предприятием в районе. Раньше ПМК-292 все вопросы по заводу стройматериалов из Сибая, заготовки песка решали только в Самарском АТП.

В настоящее время строители вынуждены заказывать транспорт из Сибая или из соседних районов. Это делается не потому, что Самарское АТП не желает выполнять заказы строителей, а потому, что нет бортовых машин. Старые списали, новые не получили.

В Самарском АТП сложилась очень сложная

обстановка. Предприятие стало убыточным. Автобусный парк, в прежние годы приносящий прибыль, сегодня делает убытки. В городе убытки от пассажирского транспорта дотируются из госбюджета. В сельской местности таких дотаций нет. Предприятие оказалось на грани закрытия. Район не может остаться без специализированного автодорожного предприятия. Нужно строить школы, жилье, реконструировать дороги, обслуживать население пассажирскими перевозками. На сегодняшней сессии необходимо решить, каким образом и чем помочь Самарскому предприятию выжить в условиях рынка.

В настоящее время самый сложный вопрос перспективного развития отраслей народного хозяйства — это изыскание источников финансирования. Рассматривая на прошлых сессиях вопросы развития производственной базы торговых предприятий, народного образования и районного узла связи мы также искали пути решения финансирования принятых мероприятий и находили.

В настоящее время в основном принятые мероприятия исполняются. Так, райпотребсоюз изыскал возможность в строительстве трех магазинов в колхозах «Самар», имени Салавата, имени Ленина. Ведет строительство базы заготовочной в Акъяре. На средства госкапиталовложений ведется строительство 7 школ в колхозах и совхозах, одна школа на 132 места в Урузбаево введена в эксплуатацию. В этом году ведется строительство объектов связи: радиорелейная линия и АТС в Акъяре. Принято решение за счет средств госбюджета в целях улучшения надежности работы телефонной связи в 1994—1995 годах применить новую высококачественную волоконно-оптическую связь.

В осуществлении намеченных мероприятий большую помощь оказывают Верховный Совет и Совет Министров республики. Не отказывают в помощи министерства и ведомства.

Задача сегодняшнего дня такие средства мы можем изыскать у себя в районе и в Самарском АТП. Обратимся в правительство республики. По скромным подсчетам на развитие Самарского АТП необходимо 150—160 млн. рублей.

В прениях выступили:

Депутат Д. М. Рыбаков. Докладчик хорошо охарактеризовал положение дел в автобусном хозяйстве, но упустил из виду немаловажную деталь — это автотранспортные услуги населения. Мы знаем, что рабочие совхозов и колхозников пользуются автотранспортными услугами в своих хозяйствах, где соблюдается очередность подвозки дров, кормов и другое. Однако на селе живут много пенсионеров, которых зачастую забывают. В таком положении зачастую оказываются большая группа сельской интеллигенции, особенно в райцентре.

В докладе отмечено о количестве действующих

автобусных маршрутах внутри района, но нет анализа этих маршрутов. Например, маршрут Самарск — Янтышево действует с перегрузкой, в селах Абубакирово и Федоровка зачастую автобус даже не останавливается. Об этом много лет ведутся разговоры, а конкретных действий нет.

В районной газете публиковались материалы и предложения жителей нашего района, но почему-то не отражены в докладе. Так, была замечена том чтобы не гонять автобусы вхолостую, не лучше ли перевести автобусы в райцентр. Вопрос очень серьезный, но от-

ражения в докладе не нашел.

Н. А. Ибраков, заместитель генерального директора объединения «Башавтотранс».

В докладе хорошо и грамотно отражены основные стороны работы автотомобильного транспорта в Самарском филиале ЗПОАТ. Если в целом по Башкирии всевозможные грузы перевозятся не только автомобильным транспортом, но также железнодорожным, речным и авиацией, то в Хайбуллинском районе действует только автомобильный транспорт. В такое трудное время необходимо особо беречь грузовой и пассажирский автотранспорт. Для этого нужно улучшить дороги,

которые в последние годы на территории района начали строить с соблюдением всех норм и правил. Разработан проект плана мероприятий о состоянии и перспективе развития транспортных услуг и пассажирского обслуживания населения района, что существенно улучшит в целом положение в автотранспорте.

Работа Самарского филиала ЗПОАТ оценивается неплохо, надо и в дальнейшем укреплять материально-техническую базу, изыскивать возможности для эффективной деятельности. В данное время надежды возлагать можно только на собственную инициативу и только таким образом бороться за выживаемость.

С. С. Насыров, глава сельской администрации, председатель Акъярского сельсовета.

Меня как главу сельской администрации и председателя сельского Совета народных депутатов волнует два вопроса. Они для жителей районного центра, в какой-то степени имеют очень большое значение.

Первый вопрос — это сегодняшнее состояние автобусного павильона, который находится в непосредственном подчинении дирекции Сибайских автовокзалов (т. Карпенко). Разве можно решить проблему Акъяра и Бурйбаево, находясь в городе Сибайе?

До сих пор не заключен договор с производственным управлением

ЖКХ с. Акъяр (т. Нигматуллин) на текущий и плановый ремонт. А ведь никому не секрет, что постоянно в таких заведениях требуется ремонт полов, дверей, стеления окон. Поэтому предлагаю все это хозяйство передать в один руки, в Самарский филиал ЗПОАТ.

Второй вопрос — это об открытии в районном центре автобусного маршрута. Об этом мы не раз вели разговор на сессиях Акъярского сельского Совета, выступали на страницах районной газеты.

Первый буран показал нашу неподготовленность. К началу рабочего дня дороги оказались не очищенными и люди добирались на работу с опозданием.

транспорта в районе

А. К. Соколов, начальник Самарского филиала ЗПОАТ.

1985 году Самарское автотранспортное предприятие вошло в объединение Омбайской автоколонны № 1395. Цель тогда преследовалась одна — укрепить базу, построить ямы, улучшить сферу обслуживания, подкрепить грузовым транспортом и автобусами. Время прошло достаточно и была бы года, когда наше предприятие было прибыльным. Но вот теперь с ростом цен на ГСМ, запчасти и технику мы с пассажирским автопарком несем большие убытки. Сейчас Самарский филиал имеет большой парк грузовых автомашин: 2 большегрузных КАЗ-608, 13 самосвалов, из которых 5 подлежат списанию. Пополнение новыми машинами идет медленно. С 1985 по 1992 год получили 31 машину, а списали 40.

В настоящее время по состоянию и специфике наших машин наш филиал может работать по-сути лишь в системе Башавтотора на строительстве дорог. Мы можем перевозить щебень, песок, гравий и другие грузы. Перевозку же строительных материалов, таких как плиты, перемычки и другие крупногабаритные стройматериалы наш парк перевозить не может. Для того, чтобы меньше привлекать автотранспорт в район на период уборки нужно обновление и пополнение парка Самарского автохозяйства автомобильными машинами КамАЗ и ЗИЛ-554. Кроме того надо расширить производственную базу и оборудовать оборудование.

В 1985 году мы имели 27 автобусов с общей вместимостью в 648 мест,

сегодня — 29 на 696 мест.

Еще в 1988 году было принято постановление бюро обкома, а позднее решение райсовета по строительству материальной базы в Самарском филиале ЗПОАТ. Согласно этому планировалось построить крытую стоянку для автобусов на 30 мест, котельную, административный корпус и т.д. Но данные планы не были реализованы. За это время построено три двухквартирных дома и столовая на 46 посадочных мест.

В связи с увеличением строительства дорог, улучшилось и обслуживание населения автобусными перевозками. Сейчас крайне нужно построить крытую стоянку и возводить ямы.

Зимой автобусы стоят на улице и чтобы выехать в 6 утра в рейс приходится на 1,5 часа увеличивать рабочий день. Наши водители перерабатывают, а плохие условия труда отрицательно влияют на их здоровье.

По поводу перевода базы в с. Акъяр дело по моему бессмысленное, так как основной костяк водителей постоянный и местный, а в с. Акъяр даже в организации не хватает водителей.

А. Р. Кусяков, глава сельской администрации, председатель Новоизраганского сельсовета.

Мы очень часто обсуждаем вопрос по обслуживанию наших сел автобусами. Уже 3 года из села Илячево не ходит автобус и не могут жители ездить в больницу и по другим делам. Руководство автобазы раньше ссылалось на плохие дороги, теперь на невыгодность рейсов. Но людей ведь надо обслужить.

Мы сейчас оказались в сложной обстановке. Дороги плохие не только в Илячево, но и на участке Акъяр — Новоизраган. Проблему обслуживания сельских жителей решать все равно надо, поэтому и средств изыскивать необходимо.

Мы сейчас оказались в сложной обстановке. Дороги плохие не только в Илячево, но и на участке Акъяр — Новоизраган. Проблему обслуживания сельских жителей решать все равно надо, поэтому и средств изыскивать необходимо.

И. Х. Кулибаев, депутат, глава сельской администрации по Целинному сельскому Совету.

Пять лет назад был открыт автобусный маршрут на Исянгильдино, но затем почему-то закрыт. Объяснения были самые разные: нет автобусных остановок, нет своих водителей, а теперь предлагается приобрести автобус. По ранее принятым решениям в IV квартале должно было возобновиться движение автобусов на Исянгильдино, но вот проходит уже два месяца, а автобуса нет.

Говоря о перспективном плане, в котором предусматривается до 1995 года открыть маршрут Целинное — Уфимск, я предлагаю сделать это в 1993 году.

О состоянии дорог говорить просто стыдно. Надо учитывать, что в последнее время ДРСУ выделено много новой техники, построены новые теплые гаражи, а отдачи по-сути нет. Дороги наши нужны всем, как для внутрирайонных нужд, так и межобластных перевозок.

Пользуясь тем, что на данной сессии присутствует директор Зауральского объединения АТП С. Г. Хасанов, просим открыть автобусный маршрут, соединяющий населенные пункты Целинного сельсовета и Баймакского района.

А. Г. Тукбаев, депутат. По просьбе избирате-

лей хочется обратить внимание на плохое положение с транспортом. На первый взгляд наш колхоз «Новый путь» находится рядом с райцентром, можно сказать рукой подать до Акъяра, но случись что, то с утра и до обеда не доберешься. Раньше в Илячево ходил автобус маршрута Самарск — Илячево — Юлбарсово. Но вот уже три года как не ходит. Главная отговорка у руководителей автохозяйства — это бездорожье. Но дорога была построена, а поддерживать в проезде состоянии не волнует этот вопрос, хотя в колхозе на данный момент имеется два автобуса. Почему бы один не закрепить за второй бригадой, ведь нужно возить людей в больницу, учащихся в школу. Эту проблему не раз поднимали на сессиях сельского Совета, но до сих пор результата нет.

В прошлом году начали возить щебень для будущей дороги через Танатар, но до конца не довели. А что касается нашего председателя колхоза «Новый путь», то ему дорога до с. Илячево вообще не нужна. Дорогу до п. Степной мы могли бы построить своими силами, нужна лишь поддержка и организация дела.

С. Г. Хасанов, директор Зауральского объединения АТП.

В этом году генеральный директор Башавтотранса много обещал нам в части обновления автопарка за счет военизированных машин. Этого не произошло и не по вине руководства. Нас зауральцев стараются поддерживать, не обижено с т а е т с я и

XIII сессия районного Совета

Самарский филиал. Старые автомашины своевременно списываются и заменяются новыми. Но, сегодня как никогда обстановка в Зауральском ПОАТ очень сложная. Вот слушаешь выступления депутатов и понимаешь тревогу за людей. Но прежде чем открыть дополнительные автобусные маршруты, улучшить перевозку пассажиров нужны хорошие дороги. Вот в Абзелловском районе все населенные пункты соединены автобусными маршрутами, а в Хайбуллинском районе многие населенные пункты вообще не видели рейсовых автобусов и наверняка еще не скоро дождутся. Все дело в том, что в районе только-только начали строить дороги и если такими темпами будет вестись прокладка, то до полного охвата населенных пунктов еще далеко. Очень в плохом состоянии дороги сейчас. Ведь могут случиться аварии с автобусами, надо же понимать, какой тогда будет моральный ущерб, если пострададут пассажиры.

Раньше мы жили под лозунгом «Вместе», теперь будем жить врозь. Наше предприятие сейчас находится на картотеке и подошло время, когда мы ничего давать филиалу просто не будем.

Поэтому я ставлю этот вопрос на данной сессии: Самарское АТП должно быть самостоятельным предприятием. Еще раз заявляю, что помогать отказываемся. Мы думаем о приватизации всего предприятия, а у филиала свой уставный фонд и он должен быть самостоятельным.

М. Х. Шагиев, глава районной администрации, председатель районного Совета народных депутатов.

Рассматривая насыщенность машинами Самарский филиал ЗПОАТ, надо иметь в виду, что это всего одна двадцатая часть всего автотранспорта в районе.

В хозяйствах района очень много транспортных единиц, а в крупных имеется по 6—8 автобусов. Вот колхозы имени Салавата и «Самар» сами обеспечивают перевозку своих людей, а другие не хотят. Слабо в районе задействован грузовой автотранспорт по обслуживанию населения, особенно страдают в том отношении пенсионеры.

Дороги в районе строятся, но, как видим, недостаточно и в этом повинны многие руководители.

Безусловно, когда будут дороги заасфальтированы, может быть и рентабельно будет работать автобусный парк, а сейчас на городском пассажирском транспорте выделяется дотация, но для сельских районов ее нет. Мы, депутаты Республики Башкортостан, будем ставить на обсуждение эти вопросы. Транспортное обслуживание всегда требует повышенного внимания. У нас нет ни железнодорожного, ни водного транспорта и надежды только на автомобильные перевозки. Надо сказать, что правительство республики нам неплохо помогает. Но главное состоит в том, чтобы эффективно использовать собственные возможности.

Решение Хайбуллинского районного Совета народных депутатов

О состоянии и перспективе развития транспортных услуг и пассажирского автобусного обслуживания населения в районе

Районный Совет народных депутатов отмечает, что в настоящее время единственным видом транспорта в районе является автомобильный транспорт, грузоподъемность которого составляет более 3800 тонн. В хозяйствах района имеются 74 пассажирских автобуса, в том числе в колхозах, совхозах, предприятиях — 45. Самарском филиале ЗПОАТ — 29 автобусов. За прошедший год автомобильным транспортом района перевезено 1722 тыс. тонн разнообразного груза, пассажирским транспортом перевезено 209 тысяч пассажиров. В текущем году автомобильный парк в районе значительно обновился, хозяйствами получено более 60 автомашин, в основном Камского завода и 10 автобусов.

В основном во всех хозяйствах имеются теплые стоянки, ремонтные боксы. Более 50 процентов машин в зимнее время обеспечены теплыми стоянками. В стадии завершения строительство автогаражей в совхозах «Маканский», «Таналыкский», «Акъярский», колхозе «Красное знамя»,

СПТУ-110 ежегодно выпускает 30—50 человек водителей категории «С». За последние три года интенсивно ведется строительство и реконструкция дорог. В прошлом году в хозяйствах построено 20 км новых дорог, заасфальтировано 28 км.

В то же время в использовании транспорта имеется ряд недостатков. Коэффициент выхода грузового транспорта в целом по району не превышает 0,54%. Особо низкий коэффициент использования грузового транспорта в Самарском филиале ЗПОАТ. На низком уровне остается техническое обслуживание автотранспорта на ремонтной базе РАПО.

В настоящее время в 14 населенных пунктах, имеющих дороги с твердым покрытием, не ходят маршрутные автобусы.

В районе не организована подготовка водителей категории «Д» и «Е». Автомобильные дороги общего назначения, протяженностью 270 км, построенные хозяйственным способом не соответствуют техническим требованиям сегодняшнего времени. Необходимо их

реконструкция. К 11 населенным пунктам дороги построены тупиковым методом, что затрудняет организацию автобусного движения. Необходимо такие дороги закольцевать и дополнительно открыть автобусные маршруты.

Самарский филиал ЗПОАТ из-за недостаточного парка грузовых автомашин не имеет возможности выполнять заявки строительных организаций по перевозке строительных материалов и конструкций, песка и щебня. Автобусный парк не укомплектован водителями.

В настоящее время весь подвижной состав Самарского филиала ЗПОАТ стоит под открытым небом. Производственные помещения, построенные более 48 лет назад, устарели морально и физически.

Заслушав и обсудив доклад заместителя главы администрации района Червоченко Н. И., учитывая дополнения и предложения выступающих, районный Совет народных депутатов решил:

Доклад заместителя главы администрации района Червоченко Н. И.

принять к сведению.

Отметить, что за последние три года грузовой и автобусный парк района значительно обновился, но эксплуатация его находится на низком уровне.

Указать руководителям Бурибаевского рудоуправления (т. Зайнабдинов), совхоза «Таналыкский» (т. Салаватов), колхоза имени Ленина (т. Лобанов), Самарского филиала ЗПОАТ (т. Соколов) на низкую трудовую дисциплину водительского состава.

В целях перспективного развития грузового и пассажирского транспорта, более полного удовлетворения потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, улучшения условий автобусного обслуживания населения утвердить мероприятия по развитию производственной базы Самарского филиала ЗПОАТ производственных баз хозяйства района, реконструкцию и строительство автомобильных дорог, подготовке кадров водителей, открытию новых автобусных маршрутов.

Администрации района, руководителем хозяйства и Самарского филиала

ЗПОАТ в целях улучшения обслуживания населения автотранспортными услугами:

— организовать в совхозах «Матраевский», «Хайбуллинский», «Таналыкский», колхозе «Самар» стоянку маршрутных автобусов и выделить водителей из местного населения;

— шире использовать имеющийся пассажирский автобусный парк и грузовой автотранспорт независимо от их ведомственной принадлежности для организации транспортно-экспедиционного и пассажирского обслуживания населения;

— решить вопрос о передаче автобусного парка в ведение Самарского филиала ЗПОАТ;

— в порядке эксперимента открыть в I квартале 1993 года маршрутное автобусное движение в с. Акъяр.

Руководителям колхозов, совхозов, промышленных предприятий и организаций района принять исчерпывающие меры по улучшению использования имеющегося подвижного состава, повысить требования к водительскому составу по

выполнению правил дорожного движения и трудовой дисциплины.

Предложить коллективу Самарского филиала ЗПОАТ и Зауральского объединения автомобильного транспорта о создании самостоятельного Самарского автотранспортного предприятия реализовать после выполнения плана мероприятий по укреплению материально-технической базы филиала.

Просить Верховный Совет и Совет Министров Республики Башкортостан:

— выделить для организации производственной базы автотранспортного предприятия в районе средства из госбюджета на приобретение подвижного состава автобусов 12 шт., грузового транспорта — 23 единицы, на реконструкцию производственной базы — 60 млн. рублей;

— выделить дотации из республиканского бюджета для покрытия убытков автотранспортных предприятий, оказывающих пассажирские услуги населению сельских районов республики.

27 ноября 1992 года,

