

ДОЛЖНИКИ В АССОРТИМЕНТЕ

Жители столицы задолжали любимому городу ни много ни мало 1 миллиард 700 миллионов рублей с гаком. Подсчеты эти примерные. Более точно никто не считал. А стоило бы!

Говорят, год назад сумма долга жителей городскому хозяйству была миллионов на 500 ниже. То, что теперь она возросла, эксперты объясняют просто: так люди реагируют на постоянное повышение тарифов. Особенно Мосэнерго.

И в то же время списывать все только на монополюстов не слишком корректно. Об удивительных повах москвичей должников корреспонденту «МС» рассказали в одном из округных управлений ЖКХиБ. Рассказ поучителен и, подозреваю, типичен для города в целом.

Несмотря на то что сумма долга все время растет, число должников остается постоянным. В моем округе таковых тысяч 20-25. Думаю, и в любом из остальных 9 административных округов она не выше. Следовательно, по городу это - примерно 250 тысяч.

Прибавим еще тысяч 50 - на всякий случай. Итого - 300 тысяч.

Среди них существуют два вида неплательщиков - «бедные» и «вредные». Первые хуже вторых и менее многочисленны.

Вот один из типично «бедных» - 54-летний житель одного из центральных районов, гражданин Иванов. В течение 6 лет не платит за квартиру. Есть подозрение, что он в жизни вообще никогда никому ничего не платил. За исключением соседнего ларька со спиртным. Когда работники ДЕЗа пришли к гражданину Иванову с напоминанием, что надо платить, то смогли войти только до входной двери: их остановил запах. Оказывается, кроме привычки не платить гражданин обладал другой привычкой: не мылся, не убирал квартиру и не всегда добежал до туалета.

Что с таким делать? Подавать судебный иск о взыскании долга? Допустим, суд вынесет решение в пользу ДЕЗа. Судебный пристав вернется с ответом: взыскать невозможно - у гражданина Иванова нет имущества, которое можно арестовать.

Таких, как этот Иванов, в нашем городе, по некоторым оценкам, примерно 1-1,5 тысячи человек. Что с ними делать? Не думаю, что суды вообще возьмутся за дела, когда с должников взять попросту нечего.

Зато есть что брать с другой категории - «вредных». Их среди

должников городского хозяйства куда больше. В одном межрайонном суде мне рассказали о поданных делах. Несколько человек сослались на то, что у них не доходило руки до такой «мелочи», как квартплата. И тут же, извиняясь, заплатили деньги!

Среди «вредных» есть и совсем особая категория граждан. Эти не платят принципиально. Апеллируют к тому, что ДЕЗы, Водоканал, мусорщики не предоставили им каких-то видов услуг. И, соответственно, оплачивать эти услуги они не намерены. Среди неплательщиков немало директоров магазинов и ресторанов, руководителей фирм и коммерсантов. Но вот что меня, честно говоря, поражает больше всего. Стоит подать на такого неплательщика иск в суд, и, как правило, он сразу раскошелится.

Увы, проблема неплательщиков, говорили мне в одном из межрайонных судов, в том, что у нас не принято стыдиться своих долгов. Тем паче если по этим долгам ничем не рискуешь. За неплату у нас ведь еще никого из квартир не выселили!

Впрочем, в одном из районов местные жилищники уже имеют на руках два решения суда о выселении из трехкомнатных квартир в однокомнатные. В других районах на подходе еще несколько судебных дел о выселении. По закону под угрозой «съехать» из квартиры может оказаться лю-

бой, кто 6 месяцев не платил за жилье. Будь то собственник или наниматель муниципального жилья. Жители Москвы, попавшие в судебные хроники как первые выселенцы, не платили годами. Первое решение было вынесено в прошлом году. Оно предписывало выселить 53-летнего гражданина из трехкомнатной квартиры в однокомнатную, взыскав 20 тысяч рублей долга, накопившегося у него с 1994 года. И надо же, еще в ходе судебного заседания мужчина (кстати, безработный) задолженность благополучно погасил! Должника простили. Во втором случае 48-летняя гражданка задолжала 12 тысяч рублей за жизнь в трехкомнатной хрущевке. Суд вынес решение: выселить даму в однокомнатную квартиру и оплатить долг. Пока исполнение решения приостановлено, потому что жилищка подала жалобу в городскую суд. Оплатив, кстати, и сам долг, и услуги адвоката.

Но подобные случаи по городу можно пересчитать буквально по пальцам. Жилищники по-прежнему поразительно мягкотелы к своим должникам.

Один из деятелей ЖКХ в городе Эנסке однажды выдвинул инициативу - предавать огласке фамилии злостных неплательщиков. «Позорные списки можно было бы размещать на рекламных плакатах вдоль дорог и на оживленных улицах, - говорил мне этот страдалец за благосостояние ЖКХ. - Представляешь, как было бы забавно - едет коммерсант Пупкин на своем джипе и видит рекламу: «Пупкин - злостный неплательщик!»

В этом что-то есть...

Геннадий АЛЕКСАНДРОВ

Утром разбудил сосед: с моего пятилетнего «москвича-святогора» украли крышку капота.

КРИЗИС КАПОТОВ

В начале все воспринималось как милая шутка: стоимость этой железки - максимум две заправки бака. Купив газету «Из рук в руки», в скупых объявлениях о продаже деталей для «москвича» я не нашел ни одного предложения.

Знакомый механик на меня посмотрел, как на инопланетянина, и порадовал: на рынке, если повезет, купишь капот за 500 «зеленых», а обычная цена - все шестьсот. Если кто подумает, что железка золоченая, спешу огорчить: сделана она из того же проката отечественного качества. Интрига, однако, в другом.

Вовремя наладить выпуск полноприводного «святогора». Впрочем, эта идея была заложена в конструкцию автомобиля: двигатель специально расположили вдоль его оси.

На том все и закончилось. Правда, несколько полноприводных машин отправились в пробег из Москвы на Дальний Восток, но их судьба осталась скрытой мраком. Вместо этого АЗЛК приступил к производству «князя Владимира» - дорогостоящей пародии на лимузин и такой же пародии на двухместное спортивное купе.

Откровенно говоря, я не в большой обиде на грабителей. Если есть спрос, то предложение неиз-



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

АНТИ- ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Как же все-таки я не люблю ездить в столичных маршрутках! Не потому, конечно, что мне жалко денег, - мне самого себя донельзя жалко.

Во-первых, в смысле безопасности. Федеральная операция «Газель», прошедшая в Москве в начале лета, в очередной раз подтвердила: безопасность пассажира в большинстве маршруток - сущая иллюзия. Но что, собственно, изменилось после этой самой операции? Фактически ничего. «Газель» по-прежнему самый опасный «зверь». Характерный тому пример - крупнейшее ДТП в один из последних дней августа. Точнее, два ДТП в один день. В первом - 6 пассажиров серьезно пострадали на улице Борисовские Пруды. Во втором - 4 на улице Привольная.

Всего с начала года в ДТП с участием «газелей» погибли ни много ни мало 215 человек! Ранены около 2000 человек. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года число ДТП с участием «газелей» увеличилось на 17 процентов. Такие нерасторопные данные получила «МС» в столичном ГИБДД.

Во-вторых, я не люблю ездить в этом виде транспорта «из принципа» - меня в нем патологически не уважают. Не только меня, но и любого, кто ежедневно с поклоном втискивается в эту коробочку на колесах. Грязные и плохо закрепленные сиденья, которые так и норовят слететь вместе с пассажиром при мало-мальски резком повороте. Рваные коврики на полу салона (если только они есть) или торчащие листы железа. Мутные окна, сломанные ручки, плохо закрывающиеся двери, высокие ступеньки при входе... И так далее, и тому подобное.

А недавно мне вообще наглядно указали на истинное место пассажира в этом виде транспорта. Молодой водитель, явно не окончивший «университетов», а возможно, даже и средней школы, украсил салон своей маршрутки изумительными объявлениями. От более или менее традиционного «говорите громче - водитель глухой» (на что с облегчением реагирует: слава богу, не слепой) до нетрадиционного «оставить след на земле - не значит нагадить в маршрутку». Кроме этого, тому, кто будет в машине есть мороженое, чипсы или что-то пить, аршинными буквами рекомендовалось заодно съесть и упаковку, включая стеклотару. Завершал череду «дадыбао» письменный указатель над дверью, подсказывающий, куда при выходе следует удариться головой.

Самое же маленькое объявление (такое, что и не разглядеть) гласило: данный маршрут обслуживает автопредприятие такое-то. Руково-

дители которого (как и многих других) почему-то «запямтовали» объяснить своему водителю, что возит он за спиной не мешки с картошкой, а людей, которые чего-то в этой жизни достигли и имеют право на уважение. Что надо, в конце концов, быть элементарно вежливым с пассажиром, от кровных которого зависит благосостояние и предприятия, и его руководителей, и самого этого водителя.

Сегодня пассажир маршрутки не может позволить себе ничего. Зато ее водитель может позволить (и позволяет) себе все. Может превратить салон в банку килек, набив его до отказа пассажирами да еще закрыв запасной выход дополнительными сиденьями. Может прямо во время лихой езды принимать плату за проезд, при этом не выдавая пассажирам билетов. Может во всех мыслимых и немыслимых формах грубить пассажирам. Может включать громко музыку, от которой воистину вянут уши. Может курить. Может весьма колоритно разговаривать по мобильнику о том, где «попить пивка в обеденный перерыв».

А еще он может во время пробок ездить по газонам и узким дорожкам внутри кварталов. Превышать скорость в «спальных» районах. И на всех дорогах гнать, гнать и гнать.

Он и будет гнать. Потому что его деньги - время. Как сказали в ГИБДД, по их сведениям, водитель маршрутки в день платит хозяину - юридическому или физическому лицу - от 1200 рублей. Все, что сверх оговоренной суммы, идет на обслуживание микроавтобуса и личный заработок водителя. Вот почему он сидит за рулем по 12-14 часов кряду. И вот почему торопится, не думая о нашей безопасности.

При такой ситуации ДТП просто неизбежны. Особенно если кроме более или менее крупных хозяйств на коммерческих маршрутах работают многочисленные ЧП, ИП и лица, берущие транспорт по договору аренды. В Москве перевозками пассажиров на городской маршрутной сети занимаются несколько автопарков ГУП «Мосгортранс». И около 50 организаций различной формы собственности. Более 4,5 тысячи машин перевозят пассажиров на коммерческих маршрутах, протяженность которых в 2,5 раза превышает протяженность линий социального транспорта. Аварии, как правило, и случаются на этих маршрутах.

Некоторые перевозчики считают, что все эти аварии имеют несоразмерный резонанс в городе. Благодаря, конечно, СМИ. Но это объясни-

мо. Мы ведь привыкли к тому, что самый безопасный транспорт - общественный. Теперь нам, активно пересаживаемым с социальных маршрутов на коммерческие, не гарантируют никакого спокойствия. Коммерческий транспорт, если можно так сказать, «не дисциплинирован». Несмотря на многочисленные рейды и проверки (эта работа уже второй год - приоритет в деятельности ГИБДД), призвать его к порядку не удается. За 7 месяцев этого года госинспекторами ГИБДД во время повседневной работы и спецрейдов осмотрены более 11 тысяч маршруток (некоторые по 2-3 раза). Выявлено около 2 тысяч неисправных машин. Свыше 500 маршруток ездили, вообще не пройдя техосмотра. Во время проверок оштрафованы более 2,5 тысячи водителей и около 300 должностных лиц. Однако, насколько известно, перевозчики пострадали только материально. Ни одного прецедента лишения лицензии в судебном порядке пока не зарегистрировано.

Не претендую, конечно, на doskonaльное знание всех линий маршрутных такси. Но по моим наблюдениям, хорошей оценки работы заслуживают очень и очень немногие фирмы-перевозчики.

То же, впрочем, подтверждают и сотрудники ГИБДД. Как они говорят, нарушения одни и те же. Главных - два. Первое: несоблюдение статей 16 и 17 ФЗ РФ «О безопасности дорожного движения», когда к работе допускаются технически неисправный транспорт. Второе: нарушение законодательства, когда руль маршрутки доверяется лицам без российского гражданства или вообще незаконным мигрантам. Только два рейда, проведенных недавно сотрудниками ГИБДД вместе с работниками паспортно-визовой службы, выявили 53 таких водителя. Ими оказались жители Азербайджана, Армении и Узбекистана. Где, по слухам, не очень-то принято соблюдать правила дорожного движения.

Ну и что со всем этим делать? Как считают специалисты, многих нарушений вообще удалось бы избежать, если бы коммерческий транспорт сразу и полностью попал в руки профессионалов, которых в ГУП «Мосгортранс» немало. Как знать, возможно, тогда не только «газель» перестала бы быть «самым опасным зверем» - появились бы средства на обеспечение социальных маршрутов самого Мосгортранса.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

бежно. Полагаю, в той же Германии, случись там капотный дефицит, кто-нибудь давно бы наладил производство железяк в собственном сарае. Смутно подозреваю, что во всем этом и кроется отличие нашего рынка от западного - впрочем, сегодня и восточного.

В заключение рискну дать несколько советов владельцам «святогор».

Совет № 1. Если у вас капот в хорошем состоянии, его непременно украдут - дело плевое, секундное, а навар приличный. Пока занимался поисками, выяснил, что во дворе знакомого обездолили сразу шесть машин. Поэтому предложение такое: берите молоток, пробойник и бейте в носовую часть дефицитной железки дырки под амбарный замок покрепче. Во-первых, он отпугнет адептов рыночной экономики, а во-вторых, капот потеряет товарный вид. Когда же поедете на техосмотр, замок снимите, а дырки прикройте пластмассовой «мухобойкой» - есть на всех рынках.

Совет № 2. Если у вас есть деньги на два капота - купите примерно за эту сумму (1200 долларов) «святогор» 1998-1999 года, как раз ровесник моему обездоленному. Тогда у вас помимо еще неплохого капота останется и все прочее железо, которое, не сомневайтесь, в ближайшее время станет дефицитом. Только не забудьте сразу воспользоваться советом № 1.

И наконец, в объявлениях посмотрите телефоны, где продаются и покупаются капоты. Нередко они совпадают. Полагаю, по этим номерам у вас есть шанс купить даже свой, родной.

Качество экономики страны определяется способностью противостоять кризисам. Можно бесконечно повышать тарифы на ввозимые иномарки, однако решать проблемы собственного автопрома, видимо, никому не удалось. Но когда я покупаю любую, в том числе достаточно дорогостоящую вещь, я, как и тысячи сограждан, плачу налоги в бюджет. Поэтому мы вправе надеяться на определенную реакцию властей.

Владимир ПОТРЕСОВ