

Пыро Д.М.

# Мотоколяска не радуется ни инвалида, ни бюджет

**Для кого исторический лозунг "Автомобиль не роскошь, а средство передвижения!" действительно жизненно важен, так это для инвалидов. Но в реальной отечественной жизни его следовало бы перефразировать и вместо нынешнего "средства передвижения" провозгласить: "средство мучения".**

В наибольшей степени проблемы передвижения инвалидов проявляются в больших городах. В Москве особенно. При существующей инфраструктуре мегаполиса, по большому счету не предусматривающей создание специальных удобств для людей с ограниченными возможностями движения, перемещение в пространстве на общественном транспорте крайне затруднительно. Дорожек для инвалидов колясок также нет. Лучший выход — спецавтомобиль. Но с ним-то как раз и возникает заголовка.

Некогда полетом инженерной мысли считалось создание отечественной мотоколяски с ручным управлением. И хотя тот полет можно считать несостоявшимся, сей агрегат до сих пор является основным в деле обеспечения инвалидов личным транспортом. Очередность на его получение постоянно растет и уже превысила 100 тысяч человек. Есть регионы, где бесплатное обеспечение мотоколясками практически приостановлено. И единственным заводом, выпускающим этот спецавтотранспорт, остался Серпуховский.

По положению мотоколяска выдается инвалиду на пять лет и в течение этого срока оплачивается ее капитальный ремонт в пределах половины полной стоимости. Однако мотоколяска безнадежно устарела морально. Ежегодные затраты государства на бесплатное обеспечение ею составляют 2,73 миллиона рублей. Для отечественного бюджета — непозволительная роскошь. Но есть ли мотоколяска альтернатива?

Представители Всероссий-

ского общества инвалидов считают: безусловно, есть. И, что самое главное, для ее внедрения нет нужды в огромных затратах. Взять хотя бы народный автомобиль "Ока", который по задумке должен был собираться в том числе и в Серпухове. Кстати, он выдается инвалидам на семь лет и оплата его капитального ремонта не предусмотрена. Причем по объективным причинам автомобиль стоит дороже, но и дольше служит, а в результате обходится казне ежегодно дешевле пресловутой мотоколяски — в 2,5 миллиона. Кстати, украинская "Таврия" при той же методике подсчетов стоит еще дешевле — 2,186 миллиона рублей. Но органы соцзащиты по непонятным причинам настаивают на продолжении выпуска именно мотоколясок, а не перепрофилирования соответствующего завода на полноценные по нашим меркам инвалидные машины.

Аналогично ведет себя и Серпуховский завод. Впрочем, производителя-то понять проще. Ведь стоимость мотоколяски возросла в последние годы неимоверно, производство, пусть и устаревшее по всем параметрам, налажено, вкладывать деньги в его усовершенствование как бы ни к чему, заказов хоть отбавляй. К чему головная боль? Куда проще перенести ее на самих инвалидов.

У меня в руках письма тех людей, кто имеет несчастье ездить на мотоколясках. Люди пишут, что без капремонта этот агрегат двигается считанные сотни километров, так что изрядную часть жизни несчастному обладателю этой, с позволения сказать, автоединицы приходится

проводить в ремонте. Причем "летит" в мотоколяске практически все, начиная с двигателя и кончая задним мостом.

Словом, если следовать логике Всероссийского общества инвалидов — а она, заметим, основана на долгом опыте, — то государству надо срочно пересмотреть свою политику в деле обеспечения инвалидов транспортными средствами. Причем исходить как из идеи экономии бюджета, так и удобства для самих инвалидов. Если так, то здравый смысл подсказывает уже сейчас прекратить выпуск обременительных для всех мотоколясок, которых, несмотря ни на что, тот же Серпуховский завод выпускает пять тысяч штук ежегодно. Столько же здесь делают и автомобилей "Ока". Но, как уже стало ясно, "Ока" — более подходящее и экономичное средство передвижения. Поэтому почему бы на него не переключиться подмосковному заводу полностью? Ведь дешевле — вовсе не значит экономичнее. Как говорится, мы не настолько богаты, чтобы покупать дешевые вещи. К автомобилям это изречение относится в полном объеме.

Кстати, есть еще один аргумент в защиту позиции Всероссийского общества инвалидов. Кто, как не сами инвалиды, лучше знает об их бедах? А сейчас, получается, производители не годных ни на что мотоколясок навязывают им свою волю.

Вряд ли можно понять и позицию Минсоцзащиты, которое больше пяти лет назад принимало решение об улучшении обеспечения транспортом инвалидов за счет автомобилей "Ока" и "Таврия". Инвалиды ждут исполнения решений родного ведомства, а оно ссылается на регионы — мол, те держат "банк", выделяют деньги. Но ведь кто-то же должен вырабатывать единую политику, не правда ли..?

Дмитрий ПЫРО.

Всероссийская газета  
1904  
Воп.