

ТРАНСПОРТ

(Окончание. Начало на 1-й стр.).
Только благодаря принятию в конце 1998 года Закона Орловской области «О маршрутных автотранспортных пассажирских перевозках» и базирующихся на нём последующих нормативных актов в нашем регионе создана неплохая система оказания транспортных услуг населению. Но этого, считает М.В. Кореньков, сегодня явно недостаточно.

медосмотры, на создание производственной базы. Но можно ли при подобном подходе к делу обеспечить безопасные перевозки?

— Сегодня автобусы муниципального предприятия ПАТП-1, — рассказывает М.В. Кореньков, — обслуживают в областном центре маршруты с низкими пассажиропотоками, в то

столько от количества проданных социальных проездных билетов — в Орле, например, их продается намного больше, чем в целом по области. Должны учитываться и условия транспортной доступности для сельского населения: ведь сегодня и проезд для него обходится намного дороже, чем для горожан, и возможность уехать строго

том департамент строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области через управление транспорта будет согласовывать открытие и закрытие автобусных маршрутов; вести их регистрацию в едином областном реестре; определять необходимое количество автобусов и т.д. Постановление также устанавливает еди-

ных и муниципальных нужд». В целях создания добросовестной конкуренции перевозчиков различных организационно-правовых форм собственности планируется производить их конкурсный отбор. Право на осуществление пассажирских перевозок по маршрутам транспорта общего пользования будет давать договор, заключенный победителем конкурса с департаментом строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области. Вводимая при этом балльная система оценок заставит частного перевозчика целенаправленно заниматься вопросами безопасности, качественного технического и медицинского контроля, а предприятия общественного транспорта — отстаивать свои права на обслуживание населения, в том числе и за счет снижения производственных издержек.

В нашей области, отметил М.В. Кореньков, всегда поддерживались решения, направленные на сохранение важных социальных завоеваний, к которым, без сомнения, относятся и пассажирские транспортные услуги, особенно в сельской местности. Поэтому вся автобусная дорожная сеть сохраняется: автобусное сообщение имеется практически с

каждым населенным пунктом. Школьники обеспечиваются бесплатным проездом к месту учебы и обратно. Не станет исключением и 2007 год. Сформирован государственный заказ на 19 млн. рублей для обеспечения обслуживания всех 210 социально значимых пригородных маршрутов и выполнения на них 280 тысяч рейсов. Подготовлен проект постановления «О мерах по социальной поддержке отдельных категорий граждан при поездке на пассажирском транспорте общего пользования и обеспечению доступности в транспортных услугах для населения малых поселений».

Вряд ли здесь требуются комментарии — название документа говорит само за себя. Орловцы должны беспроblemно (в том числе и по доступным ценам) добираться общественным пассажирским транспортом куда им необходимо. А как этого добиться, с помощью каких усилий развязывать транспортный узел — работа всех ветвей и уровней власти.

С. НИКОЛАЕВ.

О ЧЁМ СТУЧАТ ТРАМВАЙНЫЕ КОЛЁСА

Странно... Сегодня весь цивилизованный мир переживает трамвайный бум, а мэрии некоторых российских городов освобождают от этого надежного, экологически чистого общественного транспорта главные улицы в пользу коптящих автомобилей. В Лондоне, несколько десятилетий назад, казалось, поставившем жирную точку на этом виде транспорта, прокладывают новые трамвайные ветки. В борьбу за почетное звание чистого города активно включился Париж. Москва же и Петербург постепенно вытесняют электротранспорт на окраины. В Архангельске с этим громохочущим пережитком прошлого покончили полностью. В Воронеже трамваи практически исчезли с улиц... В Орле пока торжествует элементарный здравый смысл и чувство самосохранения. Но проблем... И самая болезненная — хроническое недофинансирование. Правда, не все разделяют такой взгляд на ситуацию. Больше того, некоторые шибко правдивые местные газеты называют МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие»... «пиявкой»: присосалась, понимаешь, к километру городского бюджета.

— Александр Яковлевич, — обращаясь к генеральному директору ТТП А.Я. Коренькову, — что скажете на это? — Скажу, что подобные суждения — популизм, некомпетентность и полная чепуха. Предлагаю оперировать цифрами и фактами, а не упираться на эмоции. Возьмем 2006 год. Показатели по перевозке пассажиров выполнены. Весь подвижной состав — на ходу; ежедневно на линию выходило необходимое количество машин. Сохранен коллектив. Зарплата работникам выплачивалась вовремя. Произведенные определенные объемы ремонтно-восстановительных работ. У нас нет задолженности по налогам и за потребленные энергоресурсы. И все это, несмотря на систематическое недофинансирование из городского бюджета. Для нормальной работы в прошлом году предприятию необходимо было 27,3 млн. рублей на каждый месяц, а получали мы на 10 миллионов меньше.

Город заказывает нам работы по перевозке пассажиров-льготников, обязывая при этом гасить разницу между установленной и фактической стоимостью проездного месячного билета (160 рублей). Из бюджета Орла в прошлом году на покрытие выпадающих доходов предприятие получало ежемесячно 2,5 млн. рублей. Хотя, по расчетам самого же городского финансового управления, эта сумма должна была составить более 6 миллионов. Всего же на 2006 год на возмещение оплаты за проезд льготников нам в бюджете было заложено 34 млн. рублей. А на этот год — 30 миллионов.



— И мэвр, конечно, в курсе ваших финансовых затруднений... — Мы неоднократно беседовали с мэром на эту тему. Было обещано: 30 миллионов — первоначальная сумма, она обязательно будет пересматриваться. Мы представляли свои расчеты, надеясь, что выделенные средства если не будут полностью компенсировать перевозку льготников, то хотя бы покроют ежемесячную стоимость энергоресурсов. Но... 30 миллионов нам разбили на весь год — те же 2,5 млн. рублей на месяц. Мизер.

— Вы сказали, с учетом расходов на электроэнергию — о какой сумме идет речь?

— Ежемесячные расходы на электроэнергию в зимние месяцы больше, чем в летние. Так, в январе 2006 года они составили 5 млн. рублей, столько же и в феврале. Летом — порядка 4 миллионов. Как известно, с нового года энергоснабженцы опять подорожали. При этом учтите, что каждый месяц необходимо ремонтировать подвижной состав, путь, объекты энергохозяйства — на это предприятию ежемесячно требуется 5 млн. рублей. Мы же имеем 50% от положенного. Недофинансирование сдерживает и рост зарплат.

— Кстати, какая она сегодня в ТТП?

— Чуть больше 6 тыс. рублей. Хотя, считаю, среднемесячная зарплата должна быть сегодня не ниже 8,5 — 9 тысяч. Если бы средства за перевозку льготных пассажиров отдавались в полном объеме, вострос бы не было. Сегодня месячный проездной на два вида транспорта в Орле фактически стоит 400 рублей. Вычтем отсюда 160 рублей — стоимость проездного для платящих пенсионеров. Получается, 240 рублей нам должен доплатить городской бюджет за каждого такого пассажира. Кроме того, город раздает пенсионерам 16 тыс. бесплатных билетов. Умножив их на 400 рублей, получим только за перевозку пенсионеров местного значения 6,4 млн. рублей ежемесячно. Но проездной выдается на три вида транспорта, реальная цена которого — 600 рублей.

Или возьмем студентов и школьников. Стоимость билета на один вид транспорта для них — 300 рублей. Мы же его продаем за 60, 240 рублей умножаем на 99 тыс. 219 — такое количество человек в 2006 году купило билеты на один вид транспорта. Итого город обязан был нам компенсировать только по одной этой строчке 23,8 млн. рублей.

— Как показывает практика, на городской бюджет рассчитывать не приходится. Выходит, тупик?

— Нет, просто надо внимательно проанализировать все статьи бюджета и поискать, где и как можно заработать деньги,

чтобы снять финансовое напряжение в социально значимых отраслях. Если наше предприятие не будет финансироваться, как положено, оно погибнет, что уже происходит в других российских городах. Я так скажу: если вы дали людям льготу и видите, что не в состоянии её профинансировать, от нее нужно отказаться.

— Отказаться — радикальный вариант, а вот продавать бесплатные проездные хотя бы по минимальной цене, наверное, можно было бы попробовать. В конце концов пенсионерам, имеющим право на бесплатный проездной, вряд ли придется по душе дорогая частная маршрутка, если, не дай бог, свернется работа муниципального электротранспорта.

— Конечно, это в какой-то степени сняло бы финансовое напряжение. Если мы возьмем общее количество перевезенных нами пассажиров и умножим на 6 рублей (нынешний тариф), то нам хватало бы полученных денег на всё (на зарплату, энергоснабжение, налоги и т.д.), кроме покупки нового подвижного состава и строительства новых линий. Здесь финансирование должно быть совокупным: город, область, а возможно, и федеральный центр.

— Наша газета уже не раз писала о предложении орловского пенсионера Михаила Аверуна разделить льготный проездной на три — по видам транспорта. Но почему-то эта, на наш взгляд, здравая идея не находит поддержки в мэрии. Александр Яковлевич, ваше мнение по этому поводу?

— Согласен, хорошая мысль. Проездной на один вид транспорта по цене, допустим, 80 — 90 рублей, будет доступен большему количеству людей. А вообще надо бы так: хотите помочь малообеспеченным, дайте им не льготы, а конкретные деньги. И садясь в муниципальный транспорт, люди будут рассчитывать на «живым» рублем по существующему тарифу.

— Александр Яковлевич, зная про финансовые тиски, затруднительно расспрашивать вас о перспективах развития электротранспорта в Орле...

— Тем не менее с удовольствием сообщаю, что принятое решение (за это очень благодарен губернатору Егору Семеновичу Строеву) и определено первоначальное финансирование городу в размере 25 млн. рублей на строительство нового троллейбусной линии. Сложилось так, что улицы Матросова, Генерала Родина, район агроуниверситета, областного роддома — вся эта огромная, активно застраиваемая городская территория — осталась без надежного транспортного сообщения. Новая линия протяженностью порядка 3,3 километра пройдет по ул. Полесской, далее — Генерала Родина с выходом к стадиону Ленина. Цена вопроса, по нашим прикидкам (с покупкой пяти новых троллейбусов), — около 50 млн. рублей. Сейчас «Орелгосказкач» готовит проект линии.

— А что же мэрия?

— Город своего слова ещё не сказал. Хотя, насколько я знаю, там эта идея тоже поддерживается.

— Александр Яковлевич, ваши водители по-прежнему в поисках длинного рубля меняют Орёл на Москву?

— Сегодня у нас еще есть напряжение с водителями троллейбуса. Мы набрали две группы: одна уже выпускается, другая обучается. Люди к нам идут. А вот задержатся ли — зависит от уровня зарплат.

— Сколько стоит кузов и сколько новый троллейбус?

— У нас есть ещё 35 троллейбусов. Поменяв в них кузова, можно продлить срок службы машин на 10 лет! За время моего руководства предприятием (с февраля 2003 года) мы обновили таким образом 41 троллейбус. Проблема в том, что завод-изготовитель через два года снимает с производства такие троллейбусы, как у нас. И если мы не успеем за это время восстановить оставшиеся машины, то нам изношенные троллейбусы придется списывать и выбрасывать на металлолом.

Кузов первой комплектности в прошлом году стоил 1,5 млн. рублей, а новая машина — от 3 до 5,5 млн. рублей.

Горожане должны однозначно понимать, что без электротранспорта Орёл не обойдется. Если сегодня убрать с его улиц трамваи и троллейбусы, то для перевозки имеющегося пассажиропотока потребуются более двух тысяч «ГАЗелей»!

— Надеюсь, депутаты горсовета, зная о проблемах ТТП, поддерживают вас.

— Да, подавляющее большинство депутатов — здравомыслящие люди, опытные хозяйственники, предпочитающие пустой говорильни конкретные дела. И уж точно не считающие наше предприятие «пиявкой». Николай СОЛОПЕНКО.

ТРАНСПОРТНЫЙ

УЗЕЛ



время как на главных улицах преобладает частный извоз. В результате «Икарусы» с наполняемостью более 200 человек порой перевозят от трех до пяти пассажиров (например, 6-й маршрут — до силикатного завода). Такое использование подвижного состава разорительно. К сожалению, наши конкретные предложения по исправлению ситуации не находят должного отклика в мэрии: да, согласуются с нами, большие автобусы должны использоваться на пассажирских направлениях, однако ничего не меняется...

Еще один важный момент. В нашей области действует закон о маршрутных пассажирских перевозках, согласно которому муниципальные власти обязаны оформлять муниципальные заказы на перевозки. Однако в областном центре это не делается. Почему? Возможно, считает Михаил Васильевич, причина в том, что при низкой наполняемости общественного транспорта нужно доплачивать перевозчикам из городской казны. Но этого не происходит. Основная нагрузка ложится на областной бюджет, выделяющие средства на обеспечение равной доступности в перевозках пассажиров. Например, на проезд одного льготного пассажира ПАТП-1 получало в 2006 году из областного бюджета 126 рублей плюс 32,2 руб. — доля от стоимости социального проездного билета. Итого: 158,2 рубля, тогда как компенсация на проезд одного пенсионера из городского бюджета составила всего 32 рубля.

Впрочем, считает М.В. Кореньков, финансирование на обеспечение равной доступности в перевозках пассажиров должно зависеть не только и не

лимитирована расписанием (иногда раз в день, а бывает, и один-два раза в неделю до райцентра). Поэтому выделяемые деньги на обеспечение равной доступности населению транспортных услуг должны использоваться не только для компенсации льготных проездных, но и для защиты сельского населения — через государственный заказ.

— Общеширная практика относит пассажирский транспорт общего пользования к секторам экономики с особыми условиями регулирования, в которых на принципах свободной конкуренции налагаются разумные ограничения, — говорит Михаил Васильевич. — У нас такого нет, в результате возникают постоянные конфликты с частными автопредпринимателями. Приходится решать спорные вопросы и в судебном порядке.

В конце 2006 года коллегией области было принято Постановление «О мерах по совершенствованию нормативно-правовой базы для оказания населению качественных услуг пассажирским транспортом». В соответствии с этим докумен-

том департамент строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области через управление транспорта будет согласовывать открытие и закрытие автобусных маршрутов; вести их регистрацию в едином областном реестре; определять необходимое количество автобусов и т.д. Постановление также устанавливает еди-

ным порядком оформления и ведения транспортных документов по маршрутной перевозке пассажиров автотранспортом общего пользования в области. Предусматривается введение на каждый маршрут типового паспорта — основного документа, характеризующего маршрут (наличие линейных сооружений, остановочных пунктов, стоимость проезда и т.д.). При открытии пригородного маршрута, проходящего по территории двух и более муниципальных образований, паспорт должен согласовываться с органами местного самоуправления. Это позволит устранить разногласия.

Очень важно, что принятый документ предусматривает порядок предоставления юридическим лицам различных форм собственности и индивидуальным предпринимателям права на оказание качественных транспортных услуг населению. За основу принят действующий Закон Орловской области «О маршрутных автотранспортных пассажирских перевозках» и Федеральный закон «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государствен-

АВТОБУС ПО РАСПИСАНИЮ

В час пик городские автобусные остановки всё равно что ульи. Толпится народ. Подлетают маршрутки. Чуть задержался водитель одной, а следом уже напирают, приставляются вторым рядком, того и гляди — быть пробке. Казалось бы, при таком количестве транспорта и бед не знать с пассажирскими перевозками в Орле, а их хоть отбавляй. Всё так же бывает сложно уехать с окраин. Частники туда и калачом не заманишь, а муниципальных автобусов на маршрутах много меньше, чем было лет десять назад. Прибавьте сюда ещё небезопасность армации «ГАЗелей» и тот беспредел на дорогах, который устраивают водители в погоне за длинным рублём. Всё это отрицательно сказывается на развитии как муниципального, так и частного транспорта. На рынке пассажирских перевозок необходимо наводить порядок, считает директор МУ ПАТП-1 А.В. САСИН.

Муниципальный и коммерческий транспорт должны работать уважая друг друга, — говорит Андрей Викторович. — На деле так, к сожалению, не всегда получается. Например, проблемой стало то, что частные маршрутки не доезжают до конечных остановок, отдаленных от центра города районов. При этом нарушаются графики движения транспорта. Часто бывает и так, что маршрутки, откатав в час пик, днем стоят на приколе, а люди их подолгу ждут, одинаково ругая и частников, и муниципалов. На нашем же предприятии подобные ситуации недопустимы. Как невозможен и выход машин на линию без техосмотра, а водители в обязательном порядке проходят медосмотр.

Андрей Викторович Сасин окончил Усуйрийское высшее военное автомобильное командное училище, получив специальность инженера по эксплуатации автомобильной техники. В МУ ПАТП-1 г. Орла работал первым заместителем директора, а в декабре 2006 года возглавил предприятие.



централизованном. Водители уже не смогут, как прежде, ездить наперегонки, перехватывая друг у друга пассажиров и подвергая их жизни серьезной опасности. С помощью системы наблюдения информация обо всех нарушениях будет фиксироваться в диспетчерских пунктах

— В редакцию приходит много писем от дачников, которые жалуются, что автобусы из-за частых поломок ходят нерегулярно, нет расписаний. В частности, 18-й автобус в летний период остаётся на маршруте один, а в выходные и праздничные дни его вообще снимают. Последний рейс в шесть часов вечера — время, когда работа на садовых участках только начинается. Не довольны расписанием и жители Мезенки.

— Дачный сезон для нас — настоящее испытание. Одно дело — возить льготников по городу, другое — на дачи. Загородная поездка в расчете на одного человека обходится значительно дороже, около 25 рублей. Компенсацию же мы получаем, как при обычной перевозке по

— Еще одна актуальная для горожан проблема — соблюдение графика движения общественного транспорта.

— Проблема эта давняя. И только сейчас городская администрация нашла оптимальный способ ее решения — с помощью специальной системы наблюдения «GPRS-навигация», которой будет оснащать как муниципальный, так и коммерческий транспорт. Она позволит в реальном времени видеть, что происходит на дорогах города, как соблюдаются маршруты и график движения. Расписание для автобусов и маршруток будет

МУ ПАТП-1 и городской администрации. А по отношению к нарушителям — применяться строгие меры. Программа будет реализовываться поэтапно. Установку оборудования мы планируем завершить к концу текущего года. Пока же в ПАТП-1 оснащены только пять из ста сорока автобусов.

Еще одно преимущество этого оборудования в том, что оно быстро окупается. Система наблюдения вынуждает водителей работать как положено. Это дает ощутимый финансовый результат. А специальная инвестиционная программа позволит предпринимателям рассчитывать за оборудование в течение двух лет.

— Андрей Викторович, достаточно взглянуть на выдающиеся виды автобусы, чтобы понять: муниципальный транспорт переживает сегод-

ня не самые лучшие времена. Периодически возникают разговоры о том, что МУ ПАТП-1 стоит на грани банкротства...

— Да, у нас есть определенные долги (по оплате ГСМ, запчастей и т.д.), но они не идут ни в какое сравнение с суммой задолженности перед ПАТП-1 за перевозку федеральных и региональных льготников.

— Когда вы последний раз покупали новые машины?

— В прошлом году наш парк пополнили шесть новых ЛиАЗов. Два из них — подарок мэрии. Автобусы комфортабельные, удобные, тёплые. Пассажиры довольны. Но это капля в море. Автобусный парк жизненно необходимо обновлять. Считаю, что производственного потенциала у нашего предприятия достаточно, чтобы решить эту проблему лет за пять. А если помогут власти, то и раньше.

В мэрии разрабатывается ряд программ по обновлению и увеличению подвижного состава городского общественного транспорта. Не сидим сложа руки и мы. Стараемся увеличивать прибыль, экономить, как можно эффективнее использовать заработанные средства. Вот, к примеру, недавно заключили договор о размещении наружной рекламы на автобусах. Для предприятия это оказалось неплохим подспорьем.

— Какова сегодня средняя зарплата на предприятии?

— 7 тысяч рублей. Наши сотрудники обеспечены полным соцпакетом. И, что немаловажно, условия работы в ПАТП-1 довольно комфортные. Народ потянулся на предприятие. Будем работать — будем жить.

Ольга ПАШИНА.