

# «Тюменьавтотранс»: бюджет спешит на помощь

В. Гранник



**Каждый регион решает проблемы автотранспортной отрасли в чем-то «как все», в чем-то – по-своему. А как обстоят дела в Тюменской области? Об этом расскажет цикл публикаций выездной редакции. Первый материал – о том, как чувствуют себя тюменские ПАТП-1 и ПАТП-2 после проведенной в городе транспортной реформы.**

В городе Тюмени случилась реформа пассажирского автотранспорта. Именно так – случилась. Ведь когда чего-то долго, очень долго ждут, то говорят: когда же это случится? Ожидания перемен, и перемен кардинальных, были вполне понятны. В сфере автобусных перевозок (от троллейбусов Тюмень несколько лет назад отказалась, а трамваев не было никогда) сложилась крайне тревожная ситуация, которая к тому же постоянно усугублялась. Проблема эта, в общем-то, хорошо известна транспортникам многих российских городов и носит название «хроническое недофинансирование отрасли». Это когда государственные дотации за обслуживание льготников и за перевозку пассажиров по регулируемым тарифам не соответствуют фактическим затратам. В Тюмени последствия этого недофинансирования уже почти подвели под банкротство несколько автопредприятий. Их финансы уже не пели, а, можно сказать, вопили романсы. В результате хроническое недофинансирование привело

к хронической готовности автоперевозчиков бастовать. Дважды в разные годы эта готовность выливалась в конкретные действия...

Понятно, что когда плохо перевозчикам, то это отражается и на пассажирах... Одним словом, перемены не могли не случиться, потому что их ждали все. Что ж, пора поговорить о результатах этих ожиданий.

Впервые широко и публично об этих результатах заявил директор департамента дорожной инфраструктуры и транспорта тюменского муниципалитета Виктор Смолин. Произошло это в марте, во время его отчета перед депутатами городской думы. Отчет носил вполне победный характер: реформа удалась.

Местные СМИ вообще преподнесли выступление Виктора Смолина перед народными избранниками как настоящую сенсацию. Главное достижение: основные городские перевозчики – пассажирские автотранспортные предприятия №1 и №2 – вышли на полную самоокупае-



**До ж/д вокзала автобусы ходят с безукоризненной четкостью**

мость. В 2011 году суммарные доходы обоих ПАТП превысили расходы более чем на 10 миллионов рублей.

В отчете директора департамента подчеркивается и другой важный момент: транспортное обслуживание населения города значительно улучшилось, а плата за проезд не растет, остается на уровне 14 рублей, чем тюменцы очень довольны. Ориентируясь на их пожелания, проводили работу по оптимизации маршрутной сети. Виктор Смолин приводил конкретные примеры. Так, маршрут №71 продлен до деревни Дербыши. Изменена схема 93-го маршрута, и теперь пассажиры, проживающие в поселке Антипино, могут без пересадок добираться до городской поликлиники №6. Открыт новый маршрут – от поселка Тарманы до архитектурно-строительного университета...

Пришлось тюменцам по душе и другое нововведение: теперь льготные категории пассажиров имеют право бесплатного проезда не только в больших автобусах, но и в маршрутных такси. А для того, чтобы это стало возможным, микроавтобусы оснастили валидаторами – фиксировать каждый факт «бесплатной» поездки. За обслуживание льготников (а к ним, кстати говоря, присоединили студентов и школьников) «маршрутные» перевозчики получают компенсацию из бюджета – так сказать, на общих основаниях.

Маршрутные такси в Тюмени вообще подогнали под общий ранжир. Никакие это теперь не такси, а автобусы малой вместимости. Точно так же, как и большие автобусы, ездят по строго установленным маршрутам, точно так же останавливаются только на оборудованных остановочных пунктах. Сейчас уже редко можно увидеть сцену, когда микроавтобус тормозит по взмаху руки. Водители боятся подсаживать пассажиров «где не положено» – чревато штрафом.

Тюменцы не могли также не заметить, что на смену прежним «Газелям» приходят, и во все возрастаю-



**Последние из могикан**

щих количествах, микроавтобусы иностранных марок. Этот тот самый случай, когда пассажир о патриотизме не думает – ему гораздо удобнее ездить в гораздо более комфортабельных, вместительных, да и безопасных «Фордах», «Пежо», «Ситроенах». Действительно, процесс замены подвижного состава пассажирского транспорта идет в последнее время (примерно года полтора) заметно более ускоренными, чем прежде, темпами. Это касается как обоих, по сути муниципальных, ПАТП, так и частных перевозчиков. Разумеется, это ускорение происходит не само собой – есть условия работы на маршрутах, где прописаны сроки замены подвижного состава. Они довольно жесткие: уже в августе нынешнего года все машины «старше» 2006 года должны сойти с линии.

К понятию «качество транспортного обслуживания пассажиров», естественно, относится и соблюдение графиков движения на маршрутах. Немало сделано и в этом направлении. Тюмень далеко шагнула вперед в части оснащения транспортных средств навигационным обо-



**До транспортной реформы бывало и такое. Сейчас графики движения упорядочены**

рудованием на базе спутниковых систем GPS-Глонасс. К середине июля почти все автобусы, большие и малые, были оснащены этими системами. Цифры, отражающие регулярность перевозок, уверенно поползли вверх, то есть ситуация с регулярностью пассажирских перевозок однозначно улучшилась.

Что ж, положительные сдвиги в транспортном обслуживании населения в городе Тюмени налицо. Но так ли уж все безоблачно в этой сфере, как можно представить из официальных бумаг и восторженных заметок в местных СМИ? Мы решили узнать подробности проведенной реформы, что называется, из первых рук. Ваш корреспондент побывал в департаменте дорожной инфраструктуры и транспорта городской администрации и в

ОАО «Тюменьавтотранс» (в структуру которого входят и ПАТП-1, и ПАТП-2).

К сожалению, Виктор Смолин был занят неотложными делами, поэтому поручил беседу с корреспондентом своему заместителю Роману Шулепову. Естественно, первым делом я поинтересовался феноменальными результатами финансовой деятельности ПАТП-1 и ПАТП-2, вышедших на полную самоокупаемость. Такого факта не сыщешь, пожалуй, во всем мире, ведь городские пассажирские автоперевозки практически везде убыточны и дотационны. Опирался я на сенсационную заметку с городского интернет-сайта под говорящим названием «Итоги транспортной реформы: проезд не дорожает, жалоб становится меньше». В ней как раз излагалось основное содержание выступления Виктора Смолина перед депутатами.

Роман Шулепов пожурил автора заметки:

– Конечно, тут неточность. Да, по итогам прошлого года баланс обоих пассажирских предприятий оказался в плюсе, но – с учетом дотаций, которые были выделены из бюджета. Поэтому говорить о том, что они работают на самоокупаемости, наверное, неправильно.

Итак, сенсация лопнула. Оба ПАТП, входящие в «Тюменьавтотранс», как были дотационными, так и остались. В чем тогда разница между прошлым и настоящим? А в том, что уровень дотаций стал иным – теперь он максимально приближен к реальным затратам предприятий.

Раньше перевозчикам было очень трудно доказывать, сколько же они перевезли льготников. В неравном



**ПАТП-1**

споре побеждал урезанный бюджет. Ситуация изменилась, когда основной отряд льготников, пенсионеры, был переведен на безналичную систему оплаты проезда по карточкам. Собственно говоря, транспортная реформа с введения этих карточек и началась, года три назад. Когда на руках у перевозчиков появились вот эти сильные «козыри» – точные данные о передвижениях льготных категорий пассажиров. Затем «карточная система» распространилась на следующую категорию льготников – студентов и школьников. И начала реально приносить плоды – еще и потому, что на всех уровнях бюджетов, местном, региональном, федеральном, появилась возможность оплачивать все автобусные передвижения тюменских льготников по факту, без прежних ограничений.

Правда, Роман Шулёпов почему-то настойчиво твердил мне, что никакой транспортной реформы в Тюмени вообще не было (?!), а был лишь проведенный в августе-сентябре прошлого года конкурс на организацию осуществления регулярных перевозок. Который провели в связи с тем, что истек срок действия договоров, заключенных ранее. В условиях этого конкурса и были заложены все будущие положительные изменения: и установка в обязательном порядке на каждой машине спутниковых систем слежения, и ускоренная замена подвижного состава, и превращение «маршруток» в обычные автобусы, только малой вместимости...

Да, странно: сегодня никто из тюменских чиновников даже не упоминает о стартовавшей в 2010 году «Программе развития транспортно-дорожного комплекса города Тюмени на 2010–2015 гг.». В ней содержалось немало «революционных» идей, вполне соответствующих понятию «реформа». Например, концепция движения пассажирского автотранспорта с разделением маршрутов на «подвозящие» и «магистральные». Все должно было работать примерно так: берется один «длинный» маршрут и режется на два, в какой-то точке они стыкуются. Идея заключалась в том, чтобы освободить центр города от «лишних» автобусов. Населению новшество активно не понравилось, возмущенные письма посыпались чуть ли не во все инстанции. Организаторы реформирования тем не менее не сдавались, уверенные, что загвоздка лишь в том, что население не привыкло к новому лучшему. Дошло до того, что на одном из маршрутов полтора месяца возили народ бесплатно, не беря за провоз ни копейки, – как при коммунизме. Но даже такая радикальная «прививка нового лучшего» не удалась...

С «Программами развития...» вообще полная неразбериха. Только что упомянутую, не дожидаясь наступления 2015 года, благополучно забыли и заменили «Программой...» практически с тем же названием, но только со сроком действия с 2011 до 2013 года. До 2013 года мы еще не дожили, а транспортные мероприятия уже осуществляются по «Программе...» с новыми сроками – с 2012 по 2016 год... Впрочем, возможно, я излишне при-

дираюсь: по какой бы программе ни действовать – лишь бы была польза.

А польза, несомненно, есть. Пример тюменских ПАТП говорит о том, что пассажирские автопредприятия могут работать безубыточно. Я бы даже рискнул назвать такую работу самоокупаемой, с той оговоркой, что недостаток финансирования со стороны государства – это убытки искусственные, связанные с элементарным невыполнением одной стороной своих обязательств по отношению к другой стороне. И вот мы видим, что, когда это недо-разумение уходит, предприятия начинают расправлять плечи...

Мы говорили об этом и с генеральным директором «Тюменьавтотранса» (и одновременно руководителем обоих ПАТП) Александром Пискулиным.



А. Пискулин

**– Александр Евстафьевич, можно ли считать одним из итогов транспортной реформы то, что дотации за провоз льготников и компенсации, связанные с регулированием тарифов, стали выплачиваться, скажем так, на более справедливой основе?**

– Конечно. Порядка в этом стало гораздо больше. Неплохо налажена и действует система учета льготных категорий пассажиров. И прежде всего благодаря внедрению транспортных карт. По сравнению с тем, что было раньше, – небо и земля. Исходя из имеющихся в бюджете средств, финансисты делали какие-то замысловатые расчеты: делили деньги на количество льготников, потом выводили цифру, сколько поездок пенсионер совершает в месяц, за год... Сейчас не надо гадать, какую сумму следует компенсировать за тех же пенсионеров, потому что есть четкие данные по каждому, сколько сделал поездок. И тут уже отдай и не греш.

**– А задержек по времени не бывает?**

– По выплатам компенсаций? Нет. Все четко. Два платежа. Идет аванс, потом окончательный расчет.

Система GPS-Глонасс – тоже для нас сплошные плюсы. Насколько она лучше, точнее всех существовавших ранее систем диспетчерского контроля! Каждая машина теперь как на ладони. У нас эти приборы установлены на каждом автобусе. Сейчас работаем над тем, чтобы была голосовая связь с водителями. Если машина выходит на линию с неработающим GPS, Гортранс мне эти рейсы не засчитывает. И правильно, строгость в таком деле необходима. У нас по договору с департаментом транспорта регулярность исполнения рейсов должна быть не меньше 90%, а фактически она значительно выше. И парки, и частные перевозчики, которые у нас на субподряде, работают со значительно более высокой регулярностью, чем раньше.

**– В последнее время оба ваших парка интенсивно пополняются новыми машинами. Нет ли и в этом влияния транспортной реформы?**

– Безусловно, есть. В условиях договора, который я заключил с департаментом транспорта сразу после конкурса, четко прописано условие, что предприятия «Тюменьавтотранса» должны полностью обновить подвижной состав до 21 июля 2012 года. Если я не обновлюсь, то нарушу это условие. Получается, тут уже как бы власть сама себя поставила в рамки, что необходимо нам в этом помочь.

**– Помогает, надо сказать, неплохо. Особенно заметны на улицах города новые автобусы белорусского производства, их уже несколько десятков... И все они ваши, эксплуатируются в обоих ПАТП.**

– Совершенно верно. Дело в том, что город заключил договор с заводом-изготовителем на прямые поставки автобусов МАЗ. В 2010 году приобрели 41 машину – это была первая партия. В этом году придет еще 50 МАЗов. На сегодняшний день из этой партии мы получили уже половину машин, остальные придут буквально на днях. Белорусские автобусы пришлись тюменцам по душе, у них прекрасное соотношение по цене и качеству.

**– Надо думать, эти приобретения – не за счет собственных доходов предприятий?**

– Вы правы, это бюджетные деньги. Из областной казны.

Значат ли приведенные факты, что тюменские ПАТП-1 и ПАТП-2 – в полном шоколаде? Нет, это не так. Конечно, по сравнению с недавним прошлым, когда ситуация на обоих предприятиях пахла финансовой катастрофой, все очень даже здорово: вышли на рентабельность. С другой стороны, сегодняшнее благополучие нельзя назвать прочным. Суть в том, что затраты «Тюменьавтотранса» на организацию транспортного процесса учитываются далеко не полностью. Возьмем для примера так называемые социальные маршруты. Как сообщил руководитель «Тюменьавтотранса», с 2010 года ПАТП-1 и ПАТП-2 не получают ни копейки на организацию перевозок на этих маршрутах. За обслуживание льготников платят, за организацию работы – нет. Счет потерь, считает Александр Пискулин, идет на миллионы рублей...

Большой вопрос не только для «Тюменьавтотранса», но и для всех перевозчиков – проездной тариф в 14 рублей держится слишком долго, уже два с лишним года, и явно не соответствует реальным издержкам перевозчиков. Александр Пискулин давно стучится во все двери и пытается доказать, что действующая в регионе методика расчета компенсации затрат перевозчиков на перевозку пассажиров далека от совершенства, и предлагает альтернативную методику, разработанную его специалистами. Согласно последней, сегодня проезд в тюменских автобусах должен стоить 25 рублей. По официальной же методике эта цифра равняется 18.

– Но фактически почему-то действует 14-рублевый тариф, – недоумевает Пискулин, – который не соответствует даже официальной, утвержденной областной думой методике. Я подсчитал: из-за этого несоответствия «Тюменьавтотранс» потерял около 54 миллионов...

Напрашивается вопрос: а как же при таком раскладе, при таких потерях ПАТП-1 и ПАТП-2 умудрились приобрести славу «самоокупаемых»? Александр Пискулин объяснил эту нехитрую схему: сначала его предприятия накапливают долги, а затем напряжение сбрасывается разовыми мощными вливаниями из областного бюджета. Так сказать, невзирая на все методики.

Тут невольно подумаешь: почему же этот аспект транспортной реформы оказался вне поля зрения реформаторов?

Есть еще аспект, который также остается в тени, хотя перевозчики давно бьют тревогу. Речь о дефиците водительских кадров. Средний возраст водителей даже в сравнительно благополучных ПАТП-1 и ПАТП-2 – в районе 50 лет. Молодежь в эту профессию не рвется. Спрашиваю у Александра Пискулина: почему?

– Не устраивает заработная плата. За последние полтора года мы смогли поднять ее тысячи на четыре, но все равно маленькая, в среднем – 25 тысяч. Сегодня в целом по городу ощущается дефицит водительских кадров. Дело еще и в том, что у нас нет средств на учебную подготовку водителей. Вся надежда на бюджетные средства. В прошлом году мы поднимали этот вопрос на совещании у губернатора, но вопрос пока остается открытым.

Так что не все так однозначно, не все так «шоколадно» в тюменской транспортной реформе. С одной стороны, явные и неоспоримые плюсы, с другой – не всегда явные, но очень неприятные минусы. А есть и такие факты, которые преподносятся как сугубо позитивные, но если копнуть чуть глубже, назвать их таковыми чрезвычайно сложно. Взять тот же 14-рублевый тариф. Пассажиров, понятно, он вполне устраивает. Похоже, устраивает и транспортных чиновников. А вот со стороны перевозчиков эмоции по этому поводу прямо противоположные, потому что несправедливый тариф больно бьет по их финансам. «Тюменьавтотрансу» проще, в трудных ситуациях бюджет приходит к нему на помощь. Совсем другая ситуация с частными перевозчиками. Им еще сложнее.

Но об этом – в следующем материале.