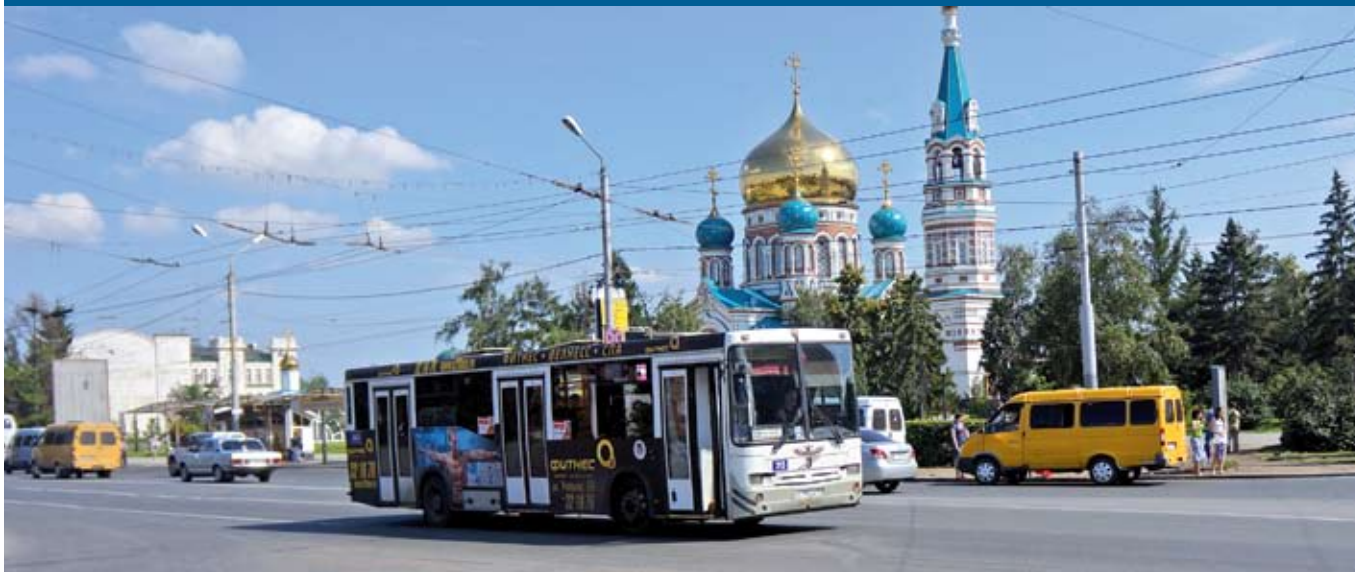


# Пассажирские перевозки в Омске: калейдоскоп мнений



В. Гранник

**В Омске сложилась достаточно «головоломная» ситуация в сфере пассажирских автоперевозок. В качестве «гвоздя программы» выступают микроавтобусы «Газель», которые буквально заполнили улицы города на Иртыше. Переизбыток этого вида транспорта не просто бросается в глаза, он создает множество проблем. В предыдущем номере журнала («АТ» №8, 2013 г.) своими мыслями по этому поводу поделился директор департамента транспорта Омского муниципалитета Олег Осинский. Он рассказал о том, какие усилия предпринимает власть для нормализации обстановки. Сегодня к разговору на животрепещущую для омичей тему подключаются непосредственные участники перевозочного процесса. Они дополняют общую картину, дают оценку действиям департамента, вносят предложения по улучшению ситуации.**

## Анатолий Войтенко: «Что день грядущий нам готовит?»

Индивидуальный предприниматель Анатолий Войтенко рассказал о том, какими методами прежнее руководство департамента транспорта боролось с изливком «Газелей» в городе. По его словам, годилось все.

– Было такое: люди брали кредит, чтобы обновить технику. А потом проходил тендер – и по каким-то непонятным причинам выигрывали старые машины... Кредит отдавать нечем – эти перевозчики оставались за бортом. Доходило просто до беспредела: приезжают сотрудники ГИБДД, снимают номера, причем без каких-либо объяснений. Мы отстаивали свои права на митингах и пикетах, судились с департаментом... Выигрывали. Но особо радоваться было нечему, ведь тарифы оставались на прежнем, «ниже плинтуса», уровне. Есть у тебя старенькая машина, ты с ней постоянно возишься, латаешь... лишь бы ездил.

Если сравнивать прежние конкурсы с тем, что проходил в нынешнем году, скажем так, по уровню честности, то это, конечно, небо и земля. Уже нет прежних «непоняток»: почему вы-



А. Войтенко

играл именно этот участник, а не тот? Другое дело: ситуация настолько запущена, что выправить ее за короткое время вряд ли получится. Большинство перевозчиков за то, чтобы навести порядок: перекроить существующую схему движения пассажирского транспорта (ее основной недостаток – много дублирующих маршрутов), в разы сократить количество «Газелей», по крайней мере, на центральных магистралях, постепенно менять их на

автобусы М2 и М3. Но есть и такие, для которых главное – сиюминутный интерес. Немало примеров, когда человек проигрывает на конкурсе, но оставляет свои машины на маршруте. Или выигрывает с тремя машинами, а ставит пять. Поэтому многие маршруты переполнены.

Тут есть и другая сторона. Если перевозчик добросовестно выполняет свои обязательства по договору с департаментом и приобретает автобус большей вместимости, то эта покупка себя толком не оправдывает. И вот почему. К примеру, я покупаю микроавтобус «Ивеко» и, соответственно, убираю с маршрута две «Газели». Но на самом деле они с маршрута не уходят! Все очень просто: их перехватывает другой предприниматель... И вот такая ситуация отбивает охоту (не скрою, и у меня в том числе) заниматься модернизацией подвижного состава более интенсивно. У меня вот в договоре написано: купить 50 машин «Ивеко». Но я купил только пять. И не тороплюсь продолжать, потому что серьезного дохода от них не вижу. С большими автобусами еще сложнее, на сегодня от них можно ожидать только убытков.

Согласен с Осинским: законодательство наше «хромает на все ноги». Нет никаких рычагов воздействия на тех, кто нарушает договорные обязательства. Уговоры не помогают. Мое мнение: дело еще и в том, что трудно, привыкнув к многолетнему бардаку, переходить на цивилизованные рельсы. Можно держать ма-

шину где попало, хоть под забором, выехать и захватить когда заблагорассудится, нарисовать себе путевку на коленке... Какие медики? Какой техосмотр перед выходом на линию? Таким «анархистам» ничего этого не надо. Зачем напрягаться, соблюдать правила, когда можно не напрягаться и не соблюдать? Все сходит с рук. Однозначно: надо вносить поправки в законы, имеющие отношение к пассажирским перевозкам.

Радует, что от прежней конфронтации с городской администрацией мы перешли к разработке совместных планов на будущее. Важнейший момент – переход к обслуживанию льготников, пассажиров с проездными. Мы абсолютно не против перевозить льготников, главное, чтобы был решен вопрос о соответствующих субсидиях из городского бюджета.

Кроме того, мы собираемся договориться с муниципальными автобусными парками о совместной скоординированной работе по обслуживанию пассажиров. Что я имею в виду? Большие автобусы невыгодно использовать в межпиковое время – они ходят полупустыми. Так пусть они в этот период уступят место на маршруте автобусам меньшей вместимости (и, возможно, даже «Газелям»!). Тут, конечно, много тонкостей и нюансов, но я уверен, мы сумеем найти общий язык. Ведь речь о взаимной пользе: муниципалы будут экономить, а мы, частники, зарабатывать.

Нельзя не сказать о тарифах. 18 руб. – это, конечно, больше, чем 13.

И в то же время этого недостаточно, чтобы развивать бизнес. Скажу так: если «заморозить» сегодняшний тариф на пару-тройку лет (а 13-рублевый в Омске продержался еще дольше), то выполнение наших с департаментом транспорта совместных планов придется поставить под большое сомнение. В том числе планов избавить город от засилья «Газелей». Мы прикидывали и так, и эдак, получается: чтобы новый автобус окупился через три года, проезд должен стоить в районе 24 рублей. Поэтому, если честно, я лично пока в некоторой растерянности: чего ожидать от ближайшего будущего? Новые машины есть – заработка нет...

### Владимир Геворгян: «Не надо бороться с «Газелями»

Последний конкурс, считает председатель совета саморегулируемой организации «Омские перевозчики» Владимир Геворгян, не обошелся без просчетов:



**В. Геворгян**

– Главный ляп – когда на одном маршруте оказывалось несколько победителей. Потому что ввели такой критерий, как возраст подвижного состава и его соответствие более высокому стандарту Евро. Допустим, вы давно работаете на маршруте, но у вас «старые» автомобили. Я пришел со стороны, но у меня машины новее и с более высоким стандартом Евро. Поэтому, в соответствии с усло-



Конечная у клуба имени Лобкова

виями конкурса, я на данный маршрут внедряюсь. В результате нас уже двое, победителей. А если еще кто-то пришел со стороны с новыми машинами, то уже трое... Вам обидно, потому что вы осваивали, обкатывали этот маршрут «с нуля». Вы говорите: я был готов заменить свои «Газели» на машины более современные. И я обязательно бы это сделал, если бы мне была предоставлена возможность приобретать новые машины постепенно. Но что толку говорить – ведь поезд ушел!

Вроде бы для города хорошо, что на маршруте появились новые автобусы уже сейчас. Но в то же время маршрут лихорадит, нормально не функционирует, там конфликты, разборки, кто-то выиграл одну машину, а заводит две-три-пять...

Это не теоретические размышления, именно так и произошло во многих случаях. И департаменту транспорта, организатору конкурса, очень сложно с этой ситуацией справляться. Вопрос не только в том, как навести порядок на маршрутах, где победителей несколько и они действуют кто во что горазд. Не менее серьезная проблема: по мере обновления подвижного состава что делать с выбывающими «Газелями»? На мой взгляд, городу нужна комплексная программа на этот счет: или железных ветеранов транспортного обслуживания утилизировать, или куда-то целенаправленно переводить... Главное, чтобы они уходили навсегда, а не возвращались на маршруты всякими окольными путями. Это должна быть комплексная постепенная программа. А не так, как это происходит: всё, завтра ты не работаешь, твои машины не годятся. Получается, что старые «Газели» – проблема их владельцев, и только их. Но это неправильно, да и несправедливо. С одной стороны, предпринимателей ставят в условия, когда они должны немедленно убрать отслужившие срок машины. А с другой – они прекрасно видят, что продолжают ходить муниципальные автобусы, которым по 17 лет. То есть борьба

с «Газелями» не должна быть бездумной. Это должна быть и не борьба вообще, а тонкая, продуманная работа с людьми...

Наша организация «Омские перевозчики» еще на стадии подготовки конкурса пыталась достучаться до чиновников с мыслью, что порядок может быть только тогда, когда четко соблюдается единый график, когда на маршруте один перевозчик-организатор, который отвечает за все – за регулярность движения, за культуру обслуживания, за выпуск подвижного состава на линию... Говоря о конкурсе в целом, мы предупреждали: его концепция до конца не продумана, поэтому могут быть неприятные последствия (которые потом и случились). А нам отвечали: мы организаторы конкурса, мы знаем, что делаем.

Выскажу, возможно, несколько парадоксальную мысль: а надо ли городу Омску избавляться от всех «Газелей»? Думаю, нет, стопроцентная замена вовсе не требуется. Есть короткие маршруты – с плечом от 8 до 15 км. На некоторых из них с обслуживанием пассажиров вполне могут справиться автобусы М1. И это тоже наше предложение, группы предпринимателей, с которым мы вышли в администрацию города: необходимо сформировать программу замены подвижного состава, при этом определить маршруты, на которых замена не нужна или требуется замена частичная. Аргументов «за» несколько

ко. «Газель» в эксплуатации дешевле. Если она бегает на коротких маршрутах и не выходит на центральные магистрали, то она никому не мешает.

Не совсем «правильное» поведение некоторых перевозчиков вполне объяснимо. Время сложное, переломное – переходим от рынка стихийного к рынку цивилизованному. Тут можно и растеряться, и ошибок наделать. Поэтому очень важно вести с людьми разъяснительную работу, поправлять, подсказывать, помогать. Например, ко мне обращаются с просьбами такого рода: вот у меня есть 150 тысяч, могу я купить «Газель» 2000 года и поставить ее на маршрут? Можно, конечно, ответить просто: нет, нельзя. Я же предлагаю подумать над альтернативным вариантом. 150 тысяч – это ровно 10 процентов на первый взнос за современный коммерческий микроавтобус, допустим, типа «Форд». Разве плохо – прийти в банк, заложить эти 150 тысяч, получить кредит в полтора миллиона и купить вот такой нормальный транспорт? Но я сразу говорю и о том, что на самом деле не все так просто. Нюанс в том, что банки дают кредиты малому бизнесу, но не дают кредиты физическим лицам. Их интересы нужно отстаивать, это большая и кропотливая работа, которую необходимо проводить на всех уровнях. Наша СРО вносит свою лепту: мы ведем переговоры сразу с несколькими банками. Вроде начинает соглашаться с нашими аргумен-



В пригородном сообщении также доминируют «Газели»

тами Внешэкономбанк... Безусловно, активная поддержка со стороны органов власти была бы не лишней. Проблема кредитов, притом доступных, – одна из основных. Не может в нашей отрасли быть нормальная экономика с кредитами под 40 процентов...

Подрывают экономику перевозок и непомерно длинные маршруты, которые для Омска характерны, поскольку город протянулся вдоль Иртыша на 40 с лишним километров. Подсчитано: в Омске при сегодняшнем тарифе пассажир платит за 1 км пути в среднем 60–80 копеек. В сравнительно «коротких» городах, протяженностью 10–11 км, он платит примерно 1 рубль 34 копейки. То есть мы практически в два раза меньше собираем денег. Конечно, в тех городах и 15-рублевый тариф вполне приемлем. А для Омска 18 – мало. Мы, кстати, предлагали РЭК ввести два тарифа: если маршрут до 15 км – один тариф, если свыше 15 – другой. В ответ услышали удивленное: «Как это?» И все осталось как есть.

Можно вспомнить: в Омске до какого-то времени не было таких длинных маршрутов, как сейчас. Потому что существовали специальные разворотные площадки, в основном в центре. А сквозных маршрутов, через весь город, было раз, два и обчелся. Но вся эта система позже была загублена. Разворотные площадки застраивались, сужались, перепрофилировались... Можно, конечно, если задаться целью, ту систему восстановить. Но это целая программа, большие деньги...

Вот вы меня спросили: из-за какой проблемы у меня, как руководителя крупного частного пассажирского предприятия, больше всего болит голова? Причин для головной боли несколько. Но на первом месте нехватка водителей. Их не хватает потому, что престиж профессии низкий. Престиж низкий, потому что зарплата низкая, а труд тяжелый. А зарплата низкая... откуда же возьмется высокая, если низкий тариф?

### **Николай Яловенко: «Раньше маршруты были короткими»**

Генеральный директор Омского ПАТП-2 Николай Яловенко считает, что во многих бедах автоперевозчиков виновата существующая система оценки эффективности их работы:

– За основу берется количество перевезенных пассажиров: чем больше перевез, тем больше вознаграждение. Такой критерий порочен в принципе. Почему? Перевозчик вроде бы борется за пассажира. А на самом деле – за выгодный маршрут. Невыгодные маршруты никому не интересны. И это тот случай, когда



**Н. Яловенко**

ругать нужно не перевозчиков, а систему, придуманную не ими.

Вдумаемся: что значит выгодный – не выгодный маршрут? Ведь одинаковая работа произведена и там, и там... Однако один получил за эту работу столько, другой полстолько, третий – почти ничего...

Деление маршрутов на выгодные и невыгодные должно уйти в прошлое. Как это сделать? Очень просто: платить перевозчику за соблюдение графика движения, количество запланированных рейсов. Учитывая при этом уровень культуры обслуживания пассажиров. Мне должны платить за машино-час. Я выдал в город машину, она на маршруте ходит, график соблюдается. Отработал положенное количество часов – отдай мне оговоренную сумму за каждый час. Все! Сколько

перевез пассажиров – это уже другой вопрос. Если вожу воздух, то не я, перевозчик, виноват, а те, кто составлял графики движения, взятые с потолка, без учета пассажиропотоков.

Изучение пассажиропотоков приведет нас к неизбежному выводу: существующая схема движения пассажирского транспорта, мягко говоря, далека от совершенства. Надо создать оптимальную маршрутную сеть. Вернее, восстановить ту принципиальную схему движения пассажирского транспорта, которая была создана в Омске в конце прошлого – начале нынешнего века и очень неплохо себя зарекомендовала в плане эффективности и рациональности. Маршруты были короткими. Центральные магистрали «принадлежали», если можно так выразиться, автобусам большой и сверхбольшой вместимости. «Газели» были тогда еще «в рамках» и обслуживали в основном окраины. Считаю, что к этой схеме надо вернуться. Плюс к этому: на всех магистралях, «отданных» большим автобусам, должна быть выделенная для них полоса, со строжайшим контролем за ее целевым использованием. Владелец любого другого транспортного средства, «пойманного» на выделенной полосе, должен подвергаться суровому штрафу.

Организация такого порядка – дело, конечно, хлопотное. Зато пассажир будет заинтересован уехать на общественном транспорте, а не на своем. На своем он два часа будет ехать, а на общественном транспорте доберется за 20 минут. Потому что автобус идет регулярно, без всяких пробок и заторов, без задержек. Одновременно сократится количество легковушек на улицах города, что будет способствовать уменьшению пробок.

Вот когда мы «разведем» автобусы разных вместимостей, определим для каждой группы свою «зону ответственности», когда труд перевозчиков будет оцениваться и оплачиваться только и исключительно за соблюдение графиков – тогда порядок в сфере пассажирских перевозок в Омске будет наведен.

Хочу высказать одно замечание, касающееся в основном работы муниципальных пассажирских автопредприятий. По моему мнению, их следует объединить под крышей одного акционерного общества. Чтобы они были единым организмом, играли по одним правилам, проводили одну производственную, технологическую, ценовую (и любую другую) политику, в случае необходимости маневрировали людскими и прочими ресурсами и т.д. Что, конечно же, способствовало бы повышению общей эффективности их работы.

Игра по одним правилам – это должно касаться всех без исключения перевозчиков, независимо от форм собственности. Все должны проходить через конкурс, в последующем выполнять условия договоров. Все должны обслуживать льготников, соблюдать регулярность движения. Все должны платить налоги... К сожалению, на сегодняшний день такого паритета не наблюдается. За парками контроль – а частник может безнаказанно левачить и лихачить. Я водителя готовлю, вкладываю в него средства, создаю условия для нормальной работы – а частник сажает за руль человека и дает ему команду в конце смены привезти такие-то деньги, остальное его не волнует. То есть можно держать машину где угодно, не проходить медосмотр, совершать аварии... заработай деньги любой ценой. Это неправильно, несправедливо по отношению к муниципальным предприятиям. Я не против, чтобы частник участвовал в перевозочном процессе и развивался. Но он должен быть в рамках. И не в каких-то особых, жестких. А просто в одинаковых со всеми.

В качестве тормоза здесь, с этим я согласен, выступает федеральное законодательство. Действительно, оно позволяет любому гражданину довольно легко (чересчур легко!) вливаться в ряды перевозчиков. Лицензию на право перевозить пассажиров получил – все, могу это право реализовать, особо никого не спрашивая и практически бесконтрольно. Ссылка на это обстоятельство со стороны местных властей совершенно понятна.

А вот когда начинают рассуждать, как чрезвычайно сложно это обстоятельство преодолеть, то я понимаю уже не совсем. Самое последнее дело – опустить руки и сетовать на прорехи в законодательстве. Надо действовать! Местные законотворцы, горсовет, областное Заксобрание не могут издавать правовые акты, противоречащие федеральному законодательству, это так. Но они имеют право выступать с законодательными инициативами, могут стучаться со своими предложениями и в Государственную думу...

Одну из возможных поправок в законодательство могу сформулировать прямо сейчас. В лицензии на право перевозить людей должно быть написано примерно следующее: «За систематический срыв выпуска подвижного состава на линию, несоблюдение установленных местным органом власти графиков движения лицензия подлежит изъятию».

#### **Аноним Алексей: «Если смотреть с водительской колокольни»**

Водители «Газелей» дружно шаркались от корреспондента. Но один из них согласился дать интервью. На условиях анонимности. Вот что Алексей Сидоров (назовем его так) думает о ситуации на рынке пассажирских перевозок в Омске.

– Здравствуйте. Поговорим?

– О чем? Что от меня зависит? Поговорите с начальством.

– Говорил.

– Зачем тогда с нами разговаривать?

– У всех своя точка зрения. С вашей колокольни все может выглядеть совсем иначе. Может, начальству все кажется нормальным. Или почти все.

– Где у нас нормально? Ничего не нормально.

– Начнем с заработков. Сколько вы получаете за вашу работу? Тридцатка в месяц получается?

– Да ну тридцатка. Когда двадцатка выходит, то вообще отлично.

– Так это очень мало.

– Конечно, мало. А что сделаешь? Куда работать пойдешь? Некуда. Мне за 50 – кто меня возьмет? Тыркался, пыркался – и всё, пришлось сюда идти. Не думал, что на «Газель» сяду.

– Вы на больших автобусах работали?

– По молодости – да. Потом хозяев возил. Они обанкротились, вот и пришлось сюда идти.

– Я обратил внимание: тут у вас, на конечной, в основном «Газели» как бы старенькие.

– Это точно. Ну как вот получилось? Тендер проходил... 3800 «Газелей» должно было остаться, всего. А их сколько было, столько и осталось. Никто не убирает. Я хоть сам и газелист, но противник этого. Должно быть определенное количество. Должен быть график.

– У вас разве нет графика?

– Ну, у нас свой график есть, мы выезжаем через каждые пять минут примерно.

– Сами для себя устанавливаете такой интервал?

– Ну, раз больше никому... «Газелей» много, видите, несколько десятков. Вот



Микроавтобусов среднего класса в Омске становится всё больше

и установили... типа живой очереди.

– Кто, по-вашему, должен графики устанавливать и следить за их выполнением?

– Город, конечно. Должен заниматься департамент. А он не занимается ничем.

– Но это же элементарно: график должен быть.

– Правильно. Работать – значит работать. А не то что: когда хочу, тогда работаю. Я вот, допустим, выхожу и работаю с утра до ночи. И с маршрута не схожу, как некоторые. Бардак, короче. Я с этим вообще не согласен категорически.

– Получается... если без четкого графика... и лишние машины... Они же друг другу мешают.

– Ясное дело. Они и городу мешают. Пробки из-за этого. В свое время, лет 5–6 назад, ведь какой-то профессор из нашей транспортной академии изучал все это. И вроде высчитал, сколько должно быть «Газелей» в городе. Рассчитал все графики, все маршруты. Пожалуйста, работайте по науке. Почему после этого столько лишних «Газелей», я вот одного этого не пойму.

– Они друг у друга хлеб отнимают, верно?

– Конечно! Если бы было определенное количество «Газелей» – и работали бы нормально, и гонок этих бы не было, и аварий этих не было бы, господа!

– Аварии тоже от этого зависят, да?

– Конечно. Человек гоняется за рублем. Ему по фиг все. Он может тебя и подрезать, и урезать...

– По идее после конкурса должен был наступить порядок. Он же был недавно.

– Провели, думаю, для отчета, для галочки. До тендера было, говорят, 10 тысяч «Газелей» – не видно, что их стало меньше, как ездили, так и ездят. Хотя должно было остаться 3800. Их же видно в городе – ну, одни «Газели». А было бы их меньше, и человек бы зарабатывал больше, и не стояли бы здесь по полтора часа. Где ж мы зарабатываем? Ни фига не заработаем.

– Вы стоите по полтора часа?!

– Конечно.

– Вы должны хозяину машины какую-то определенную сумму каждый день сдавать?

– Да, мы план сдаем, заправляем из выручки, а что остается, то и есть мой заработок.

– Скажите, вы были бы согласны перевозить льготников?

– Да мы тогда вообще ничего не заработаем! Я бы согласился, если бы сделали, как раньше было, госпредприятие. Почему нельзя сделать госпредприятие маршрутных такси? Вот как раньше были государственные таксопарки. Там о перевозке льготников вообще бы вопросов не возникало. Я с удовольствием пошел бы на такое предприятие. Установили бы мне зарплату пусть 25–30 тысяч. Я бы деньги привозил, за билеты бы отчитывался. И все, ради бога. Так у меня бы и ремонтная база была, механик бы каждый день перед выходом на линию машину осматривал...

– Ясно, у вас ремонтной базы нет. Где ремонтируете машину?

– Сам. Как и все тут.

– А где она у вас стоит?

– У кого на стоянке, у кого частный дом – за оградой.

Думаю, вы поняли: все это меня мало устраивает.

### **Сергей Шаповалов: «Позитивные изменения налицо»**

Начальник Управления государственного автодорожного надзора по Омской области Сергей Шаповалов оценивает работу департамента транспорта в основном положительно.

– Пришло новое руководство департамента транспорта. Досталось ему наследство довольно тяжелое. Потому что, будем честно говорить, предыдущее руководство полностью отказывалось наводить порядок... то есть работать с перевозчиками иной формы собственности.

Считаю, департамент транспорта ведет сегодня правильную политику. Направленную на то, чтобы перевозчики заменяли свой подвижной состав на более вместительный. Налицо очень



**С. Шаповалов**

даже заметные сдвиги. Мы это хорошо видим здесь, в Управлении, потому что приходят перевозчики, снимают с лицензии «Газели», ставят «Ивеко», «Хюндаи», «Мерседесы», «Форды» вместимостью уже от 18 до 24 мест.

Конечно, необходимо детально изучить пассажиропотоки. Как в Екатеринбурге, например. Там изучили, проанализировали, затем под это сформировали маршрутную сеть. Вот и Омску, безусловно, надо это сделать. Мне понравилось тоже в Красноярске. После обследования пассажиропотоков у них теперь такой порядок: на основных маршрутах ходят автобусы только большой вместимости. Это, конечно, трудоемкая и непростая работа. Но у нас есть Сибирская автомобильно-дорожная академия, там есть отличные специалисты.

Надо работать с частными перевозчиками персонально. Среди них есть очень ответственные и добросовестные люди. Находить с ними общий язык, заинтересовывать... Если маршрут будет полностью в руках такого ответственного человека, он сам наведет на нем порядок. Конечно, было бы гораздо проще, удобнее иметь дело только с муниципальным транспортом, потому что диктуешь свои условия и ничего больше не надо. Но Омск не настолько состоятельный субъект, чтобы обеспечивать бесперебойное финансирование муниципального транспорта. Поэтому надо привлекать частного.