

АТП районного масштаба

В. Гранник

Каково «самочувствие» пассажирских автотранспортных предприятий, базирующихся в сельских районах Омской области? Корреспондент «АТ» попытался ответить на этот вопрос, побывав в городе Калачинске, что в 80 километрах к востоку от областного центра. Здесь находится типичное для региона «АТП районного масштаба». Наш собеседник – директор АТП-36 Михаил Анисимов.

– Михаил Михайлович, что из себя представляет ваше предприятие сегодня?

– Скажем так: это далеко не то процветающее предприятие, каким оно было в прежние, «застойные» времена. Долгие годы мы обслуживали не только свой район, но и соседние Оконешниковский, Нижнеомский, Горьковский, Кормиловский... и на Омск ходили. Сегодня ситуация такова, что мы едва справляемся с перевозками в пределах своего района. Весь наш арсенал техники – 21 автобус марки ПАЗ. Три машины заняты на пригороде и межгороде, 18 «крутятся» в Калачинске.

– Что значит – едва справляетесь с перевозками?

– Специфика большинства наших сельских маршрутов в том, что они тупиковые. Получается так: утром автобус туда идет порожняком, оттуда везем людей. Вечером обратная картина: туда загруженные, обратно порожняком. Поэтому работа на пригороде и межгороде для нас – это сплошные убытки. Машины гоняем, а коэффициент загрузки мизерный. Соответственно и выручка мизерная. Каждый километр на сельском маршруте приносит предприятию 3 рубля 30 копеек убытков. В прошлом году по загородным маршрутам мы имели один миллион убытков. В позапрошлом году было то же самое.

– А компенсации из областного бюджета?

– Они идут. Но в недостаточном объеме. Разница – как раз те 3 рубля и 30 копеек.

– Вы доказываете свою правоту, стучитесь во все двери?



Когда-то Калачинское автопредприятие было не только пассажирским. Теперь этот грузовичок – своего рода музейный экспонат

– Конечно. Представляем свои расчеты в министерство развития транспортного комплекса Омской области. В ответ нам говорят: снижайте накладные расходы. Но мы и так на всем экономим, дальше некуда. Мы не покупаем новые машины, только подержанные. Самый «свежий» автобус – десятилетнего возраста. Мы экономим на ремонте зданий. Посмотрите, мы с вами беседуем в моем директорском кабинете, который размером с чуланчик. Мы сократили столовую – и люди теперь питаются кто во что и где горазд.

Пытаемся использовать все доступные резервы, дополнительные источники выживания. Зарабатываем на техническом осмотре сторонних транспортных средств, кто-то заказывает у нас автобусы, ставит свои машины на стоянку, оказываем какие-то ремонтные услуги... Этим покрываем часть убытков, но небольшую. Урезая себя во всем...

– Насколько я понял, «урезание себя» – один из основных ваших действующих резервов.

– К сожалению, это так.

– Приходится удивляться неприязнительности, стойкости ваших людей. В экономическом отделе мне дали справку по заработной плате. В прошлом году – 15 430 рублей. В этом году – 14 600. Это в среднем по предприятию. Отдельно по профессиям: у водителей – соответственно 17 700 и 16 200, у кондукторов 9800 и 8500. И лишь у ремонтников средняя зарплата выросла, аж на 100 рублей – с 9600 до 9700. Общая же тенденция просто удручающая: кругом инфляция, подорожание всего и вся, а зарплата в АТП не растет, а тает...

– Вы правы, люди у нас самоотверженные, коллектив замечательный. Основная часть – профессиональные кадры, которые отработали десять и более лет. Благодаря тому что у нас сложился такой крепкий костяк, предприятие, слава богу, не развалилось, не кануло в Лету, продолжает перевозить пассажиров.

– А что, могло развалиться?

– Такие примеры есть. Азовский район, Оконешниковский – там были АТП, сейчас их нет. Из существующих хозяйств 4–5 более-менее на плаву (наподобие нашего), у остальных положение еще хуже.

Это, конечно, не экономическая категория – оптимизм, но именно он помогал и помогает нашему коллективу держаться в невероятно сложных условиях. Мы надеемся, что придет время, когда власть повернется лицом к важнейшей социальной проблеме – пассажирско-

му обслуживанию сельского населения. И все изменится. Поэтому и не сдаемся.

– Вы сказали: костяк, на котором все держится. Может, назовем хотя бы некоторых из ваших «столпов»? Калачинцы имеют право знать имена тех, чьими стараниями старейшее автопредприятие района продолжает их обслуживать, несмотря на колоссальные трудности.

– С удовольствием. Сергей Шишкин, работает третий десяток лет, Владимир Бабешин, работает четвертый десяток, около тридцати лет трудятся на предприятии Валерий Сумин, Владимир Мякишев...

– Михаил Михайлович, давайте немного пофантазируем. При каких условиях Калачинское АТП могло бы стать прежним могучим перевозчиком? А почему бы и не стать, ведь ваш город находится на довольно-таки бойком месте. Во-первых, через него проходит федеральная автомобильная трасса. Во-вторых, здесь удобная развилка в несколько близлежащих районов. В-третьих, здесь проходит железная дорога, Транссиб, что делает Калачинск центром притяжения опять-таки для соседних районов. Поэтому ситуация парадоксальная: вы всем этим не пользуетесь...

– Зато пользуются другие.

– Это вы о чем?

– Скорее – о ком. О нелегальных перевозчиках. Сказать, что они нам мешают, – ничего не сказать. Они самым глобальным образом подрывают экономику перевозчиков легальных. В том числе нашего предприятия. Как происходит? Мы участвуем в конкурсах на право осуществления пассажирских перевозок в рамках базовой маршрутной сети. Выигрываем, за нами официаль-

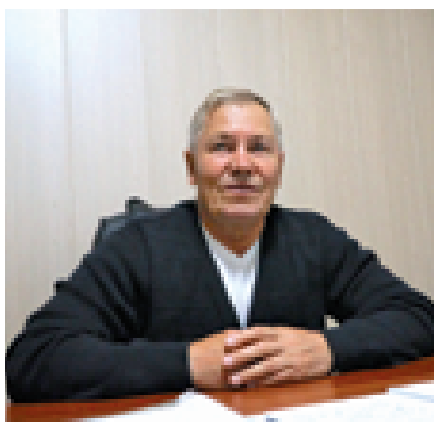
но закрепляются определенные маршруты. И вот представьте, параллельно на эти маршруты запускает свой транспорт другой перевозчик. Который ни в каких конкурсах не участвовал, стало быть, работать по этим направлениям не имеет права. Но он работает! Типичная картина: наш автобус отправляется в рейс, а пассажиров на борту – раз-два и обчелся. Почему? Да потому, что за 5–10 минут до этого по этому же маршруту уехала «газель» того самого нелегального перевозчика. Увезла наших пассажиров, увезла нашу выручку.

Вы спросили: при каких условиях мы могли бы вернуться к нормальной работе? Поставлю на первое место вот это условие: государство должно решить проблему нелегальных перевозчиков.

– Мне казалось, что на первое место вы поставите проблему справедливого дотирования.

– Эти две проблемы тесно взаимосвязаны. Мы имеем низкий коэффициент загрузки в том числе из-за того, что нас «подрезают» нелегалы. Поэтому совершенно очевидно, что если государство сумеет с ними справиться, то оно сможет значительно экономить на дотациях официальным перевозчикам.

– А ведь вы правы, Михаил Михайлович! Не секрет, что повсеместно, а не только в Омской области, бюджет испытывает значительные затруднения, изыскивая средства на дотирование регулируемых пассажирских перевозок. И вот реальный выход: поставить в законную колею деятельность нелегальных перевозчиков... Настоящий парадокс, если разобраться, заключается в том, что нелегалы действуют совершенно свободно и открыто, никто им не препятствует.



М. Анисимов



Калачинский автовокзал. Пазик АТП-36 (справа) явно не конкурент маршрутке (слева). Через несколько минут она стартует по маршруту Калачинск – Омск



После рейса. Один из самых опытных водителей АТП-36 Сергей Шишкин (слева) и директор предприятия Михаил Анисимов

– Мне тоже непонятна позиция государства. Нелегал обкрадывает казну, не делает отчислений в Пенсионный фонд, в социальные фонды. Он обкрадывает тех, кого нанимает на работу, – они получают зарплату в конвертах. Перед выездом на линию транспортное средство должно проходить техосмотр, водитель – медосмотр... Вся эта кухня у теневых перевозчиков практически отсутствует. Кроме того, они не дают своим пассажирам никаких гарантий безопасности. С начала 2013 года у нас появился еще один вид обязательного платежа – в соответствии с законом об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. Платеж, между прочим, немаленький. Участвуют ли в программе страхования наши недобросовестные конкуренты? Конечно, нет. Но и это не мешает им продолжать заниматься незаконной деятельностью.

– По-моему, слово «конкуренция» в данном контексте вообще неуместно. Это просто грабеж среди бела дня.

– Совершенно верно.

– Ваше мнение: почему нелегальные перевозчики чувствуют себя вольготно, полностью «отвязаны» и никто ими не занимается?

– Однажды наша местная, калачинская, власть взялась за решение этой проблемы как бы вплотную и всерьез. По инициативе нашего предприятия глава района созвал большое совещание, с участием прокуратуры, милиции, ГИБДД, налоговой инспекции... Но практически результата добиться не удалось. В конце концов пришли к выводу: на уровне района проблему не решить.

Взять нелегала голыми руками действительно трудно. Вот он купил, к примеру, патент на перевозку пассажиров, одну машину оформил, а на линии у него фактически пять машин. Пользуется подобными уловками, и все ему сходит с рук. А главная загвоздка, по-моему, в том, что законодательство российское оберегает мелкий и средний бизнес от излишней опеки со стороны контролирующих органов. Нельзя его «кошмарить». Нелегал этим беззащитно пользуется. Можно, оказывается, имея на руках лишь

лицензию на перевозку пассажиров (и больше ничего!), «кошмарить» бизнес у тех, кто занимается им честно.

На самом деле надо просто разобраться в понятиях. Речь не о том, что теневых перевозчиков надо «прижать», «прижучить», как-то вообще обидеть. Речь о том, что требования закона должны быть обязательны для всех. Во всем мире особенно тщательно следят за тем, чтобы предприниматели, да и просто граждане, исправно платили налоги. А наша страна что – исключение?

Речь и о равноправии. Если бы предприниматели, занимающиеся частным извозом, отчисляли от своих доходов все что положено, 90 процентов из них тут же разбежались бы. А мы бы работали нормально. Мне, например, как руководителю хотелось бы поднять уровень зарплаты на нашем предприятии хотя бы раза в полтора. Но такой возможности нет. Хотелось бы привести в приличный вид здания, заново заасфальтировать территорию. И на это нет средств. Хотелось бы иметь возможность производить замену подвижного состава новыми, с конвейера, автобусами. Но и тут тупик.

Выиграли бы и пассажиры. Что происходит сейчас? Поскольку денег в областном бюджете на выплату субсидий за перевозку пассажиров по регулируемым тарифам в пределах базовой маршрутной сети становится все меньше, это приводит к тому, что транспортное обслуживание ухудшается. Конкретный пример: в нашем районе есть села, куда раньше наши автобусы ездили ежедневно. А сейчас – в одну деревню три раза в неделю, в другую – два раза в неделю.

– Раньше все АТП сельских районов области были частью одной структуры. Сейчас каждый сам по себе. Если сравнить в главных моментах тогда и сейчас, когда больше плюсов и меньше минусов?

– Я считаю, что, когда мы работали в единой структуре, были только плюсы. Под единым началом была координация действий, была общая система материально-технического обеспечения, общая система капитального ремонта... Финансирование было практически гарантировано. Припоминаю, что ежегодно на предприятие приходило по 3–4 новых автобуса... То есть это небо и земля



В ремзоне АТП-36 трудятся опытные мастера. Евгений и Валентин Гейнц – из их числа

по сравнению с последующими временами, когда мы стали разрознены. По сути, мы брошены на произвол судьбы, каждый выкарабкивается как может. И, как я уже говорил, не у всех получилось выкарабкаться, другие сегодня лежат пластом без особых перспектив на будущее. Разрушение единой системы – одна из основных причин сегодняшнего плачевного состояния наших предприятий.

– Как вы считаете, возможно ли возрождение единой структуры областных пассажирских автоперевозок, разумеется, с учетом современных условий?

– Конечно, было бы правильно и разумно, если бы мы вновь объединились и под единым началом работали. Мы бы вернулись к прежним плюсам и преимуществам. С другой стороны, вряд ли это возможно осуществить на практике, по крайней мере в ближайшее время. По-моему, это просто никому не нужно.

Ситуацию в Калачинске и в целом по области прокомментировал министр развития транспортного комплекса Омской области Олег Илюшин.

В сфере автотранспортного обслуживания сельских районов Омской области имеются серьезные проблемы, констатировал Олег Владимирович.

И связаны они, прежде всего, с довольно скромными возможностями областного бюджета. В связи с тем что средств на выплату субсидий автотранспортным предприятиям становится меньше, приходится идти на то, чтобы увеличивать интервалы движения в некоторые населенные пункты. Конечно, это вызывает нарекания у населения, но необходимость подобных мер просто вынужденная.

Министра транспорта сильно беспокоит состояние



Омск, площадь перед железнодорожным вокзалом. После схода с дистанции пассажирского автотранспортного предприятия в Азово на его маршруты прочно «сели» предприимчивые владельцы микроавтобусов. Свято место пусто не бывает...

подвижного состава. В настоящее время износ автобусного парка в сельских районах составляет, по его данным, порядка 80–90 процентов. Ближайшие планы связаны с приобретением новой техники в лизинг. Но на сегодняшний день такую возможность имеет лишь государственное предприятие «Омскоблавтотранс», которое базируется в областном центре и обслуживает несколько сельских районов. А вот у «сельских» автотранспортных предприятий, таких как Калачинское АТП, перспектива на этот счет пока не просматривается.

Возможно ли в современных условиях возродить прежнюю систему, когда пассажирские автоперевозки в рай-

онах области осуществлялись в рамках единой структуры? Олег Владимирович лично «за», преимущества, на его взгляд, очевидны: имея централизованное управление, общее снабжение, общую ремонтную базу и т.д., легче выживать. Но загвоздка в том, что далеко не все руководители горят желанием лишиться полной самостоятельности. В этом отношении директор Калачинского АТП Михаил Анисимов – чуть ли не исключение.

Тем не менее министр считает, что необходимо проводить разъяснительную работу, объяснять директорам выгоды объединения. Их должен вдохновить пример районных до-

рожных управлений: как раз сейчас идет процесс их объединения в единый областной «Автодор». А ведь руководители районных ДРСУ поначалу тоже были настроены к идее объединения скептически.

Олег Илюшин вполне солидарен с Михаилом Анисимовым: незавидное финансовое положение большинства официальных автоперевозчиков в очень большой степени связано с деятельностью на этом рынке перевозчиков нелегальных:

– Они потому и называются нелегалами, что не платят налоги. Наши же предприятия выполняют все что положено – по налогам, по зарплате, не в конвертике своим сотрудникам платят. Нелегалы на этом выигрывают.

Министр считает, что речь идет о проблеме всероссийского масштаба:

– Я был в Новосибирске, в Волгограде, других регионах. Везде то же самое.

Решить проблему нелегальных перевозок, убежден Олег Илюшин, можно только на уровне правительства Российской Федерации. Меры нужны решительные и жесткие. Как в Белоруссии, например:

– Там у нелегалов просто отбирают транспорт. То есть на уровне государства надо решать вопрос. А мы на уровне области не можем какие-то эффективные действия предпринимать. А если предпримем, суд признает эти действия незаконными.



О. Илюшин