

Пассажирские перевозки в сельских районах

В. Гранник



В сентябре прошлого года на заседании президиума Государственного совета по комплексному развитию пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации весьма остро прозвучала тема транспортного обслуживания сельского населения. Открывая заседание, президент Российской Федерации Владимир Путин подчеркнул: постоянными маршрутами должны быть связаны каждый поселок, каждая деревня. Замечание резонное: ситуация во многих регионах далека от идеальной, в некоторые населенные пункты автобус не приходит совсем, жители вынуждены добираться до районного центра пешком по 6–7 километров.

По заданию редакции наш корреспондент выяснял, какова ситуация с «сельскими» перевозками в Омской области.

Ситуация, увы, вполне типичная. В том смысле, что и в омском регионе немало поселений, которые не обеспечены автобусным сообщением. Причем жителям приходится преодолевать расстояние до районного центра порой не в 6–7 км, а в 15, 20, а то и больше километров. Проблему, как добраться до цивилизации, решают, кто как сможет. Если расстояние сравнительно небольшое, то годится и «на своих двоих». Если же дистанция «марафонская», добираются на попутках, нанимают такси. Легче владельцам личного транспорта: в любое время сел – и поехал.

Больше повезло деревням и селам, куда автобус заходит 2–3 раза в неделю. Но тамошние жители тоже не довольны, ведь раньше автобусное сообщение было ежедневным. Страницы местных средств массовой информации пестрят гневными письмами из сельской глубинки. Типичные заголовки: «Куда делся автобус?», «Мы практически отрезаны от районного центра».

Напрашивается вопрос: как дошли до жизни такой? Об этом мы разговаривали с депутатом Законодательного собрания Омской области Андреем Алехиным.

Рынок не вырулил

Как поведал Андрей Анатольевич, раньше Омская область имела довольно мощный централизованный транспортный комплекс. Автобус ездил до каждого села, даже самого малолюдного.

– Но после нескольких так называемых «оптимизаций» маршрутной сети все изменилось. К 2016 году у нас было более 10 процентов населенных пунктов, которые не имели постоянного автобусного сообщения. То есть вообще не имели сообщения. После чего ситуация продолжала только усугубляться. В стремлении «оптимизировать» во что бы то ни стало и любой ценой доходило до нелепостей. Разработкой вариантов оптимизации занималась специально созданная рабочая группа правительства Омской области. Однажды она обсуждала такой вариант: возить людей в сельской местности на телегах с лошадьми.

– Это обсуждалось всерьез?

– Абсолютно. Есть протоколы заседаний той рабочей группы, они не секретные. Знаю еще и потому, что зани-

мался этой тематикой вплотную. И с трибуны Законодательного собрания выступал категорически против подобного рода оптимизаций.

– Каким бы абсурдным и экзотическим ни выглядело это предложение о внедрении в систему перевозок гужевого транспорта, ясно, что оно возникло не случайно, чем-то обусловлено.

– Конечно. Пожалуй, среди всех проблем транспортного обслуживания населения Омской области на первом месте – скудный бюджет региона. Денег мало, катастрофически мало, значит, надо изощряться и экономить на всем. Ну, а еще проще – переложить финансовую ношу на другие плечи, по крайней мере, львиную долю этой ноши.

– Это Вы о чем?

– О том, что после появления на свет 220-ФЗ областное правительство соблазнилось возможностью, так сказать, на законных основаниях еще раз, и значительно, урезать финансирование пассажирских перевозок. Так и сделали: в 2016 году эти затраты были сокращены в два раза.

– Каким образом?

– Путем глобального перехода на нерегулируемые тарифы. Около 90 процентов пассажирских перевозок стало осуществляться по нерегулируемым тарифам. То есть большинство маршрутов стали коммерческими. Расчет такой: пусть каждый перевозчик сам выкручивается, в том числе самостоятельно устанавливает плату за проезд, в результате рынок все вырулит. Но рынок не вырулил. Мало того, это новшество привело к дальнейшему, я бы сказал, чуть ли не катастрофическому, ухудшению ситуации с пассажирскими перевозками на селе.

– Почему же рынок не вырулил?

– Во-первых, более-менее выгодные маршруты в области – это между райцентром и Омском. А на перевозках внутри района не заработаешь, они по определению убыточные. Мы с вами говорим в первую очередь о малолюдных деревушках, население в некоторых из них, условно говоря, «три бабушки». Вот только и на таких маршрутах кто-то должен людей возить.

– Но ведь, как Вы говорите, перевозчикам в новых условиях дали возможность самим устанавливать тарифы. Они получили в этом отношении свободу рук, можно и повысить цену за проезд.

– Да, можно. Но до определенного предела. Предел простой – финансовые возможности сельчан. И на этом вся эта якобы рыночная финансовая схема рушится.

Есть и моральная сторона вопроса. Бывают ситуации, когда человеку, той же бабушке, нужно обязательно выбраться из своей деревни в райцентр, или в город, за получением пенсии, или в больницу, например. И она наймет такси, воспользуется услугами нелегального перевозчика (которых, кстати, в связи с последними нововведениями развелось великое множество). Она поедет, истратит последние деньги, но поедет.



А. Алехин

– Выходит, 220-й ФЗ сыграл некую коварную роль. По крайней мере, на территории Омской области.

– С 220-м ФЗ связывались большие надежды. Одна из задач этого закона – убрать нелегалов. Там предусмотрены очень жесткие штрафы за незаконные перевозки. Расчет был на то, что незаконные перевозчики уйдут, и все поедут с легальными перевозчиками. Но расчет не оправдался.

– Вы сказали, что нелегалов развелось великое множество. Значит, получилось ровно наоборот?

– Именно так. Перевод большинства маршрутов на нерегулируемые тарифы подорвал экономику сельских автотранспортных предприятий. Им и так жилось нелегко. Недостаток бюджетного финансирования – раз. Невозможность справиться с незаконными перевозчиками – два. А тут еще их пустили в свободное коммерческое плавание. То есть перестали субсидировать из бюджета маршруты, переведенные на нерегулируемый тариф. Результат – процесс разорения районных АТП ускорился. Их с каждым годом становится все меньше. Оставшиеся, как правило, дышат на ладан. Свято место пусто не бывает и нелегалы стали чувствовать себя еще вольготнее, их маршрутная сеть расширилась.

После глобального урезания финансов первый провал был, когда пять южных районов области – Русско-Полянский, Черлакский, Павлоградский, Нововаршавский, Таврический – оказались без транспортного обслуживания. Летом 2016 года был проведен конкурс по муниципальным перевозкам. По одному из лотов победителем было признано ООО «Дилижанс». Но поработав непродолжительное время на своих маршрутах, перевозчик отказался их обслуживать. Не захотел работать себе в убыток.

– Ситуация с обслуживанием сельского населения пассажирским автотранспортом в Омской области сложная. Что нужно сделать, чтобы ее выправить?

– Необходимо поддерживать предприятия автотранспорта, сохранять их. На селе в целом сложилась тре-

вожная тенденция: закрываются почта, сбербанки, фельдшерско-акушерские пункты, в некоторых деревеньках нет даже магазина. Поэтому все больше вопросов, для решения которых надо ехать в район. И все острее встает вопрос: на чем? Так что если мы не хотим деревню окончательно добить, надо дотировать транспортную работу на селе. Обязательно. Есть и частные автопредприятия нормальные, участвуют и побеждают в конкурсах. Но и их надо тоже дотировать.

А вот к нелегалам отношение не может быть лояльным. С ними необходимо бороться самым решительным образом. Но иметь для этого законные основания – мало, надо, чтобы закон исполнялся в полном объеме. Считаю, главный момент здесь – тотальный контроль. К сожалению, сил Управления государственного автодорожного надзора для такого контроля явно недостаточно.

Самое слабое звено – районные АТП

Депутат Андрей Алехин констатировал: коммерциализация сельских пассажирских перевозок в Омской области больно ударила по районным автотранспортным предприятиям. Они оказались самым слабым звеном. Одни развалились, другие выжили, но дышат на ладан, и лишь единицы чувствуют себя относительно бодро.

Среди предприятий, которые на сегодняшний день находятся на грани выживания, и АТП Нижнеомского района. Как именно оно выживает, чем питается его экономика? Ответы на эти вопросы ваш корреспондент искал в самой Нижней Омке.

В 2016 году Нижнеомское АТП прекратило существовать. Но затем, благодаря героическим усилиям районной администрации, феникс возродился из пепла. Усилия по реанимированию предприятия были не только героическими, но и абсолютно нестандартными. О чем можно судить по следующим фактам. Руководит АТП Сергей Николаевич Саган, инвалид второй группы. Когда предприятие было реанимировано на бумаге, встал вопрос, где искать водителей. Выход нашли, но какой? За

руль сели директор районного дома культуры, водитель заместителя главы района, племянник Сагана. Затем вернулись несколько водителей, работавших в АТП прежде. Сейчас в штате предприятия 7 водителей.

Первые дни и недели старое-новое АТП в Нижней Омке функционировало исключительно на энтузиазме. Несколько раз случалось так, что не хватало средств на заправку автобусов. И тогда Саган тратил на горючее деньги из своих пенсионных сбережений (да, Сергей Николаевич еще и пенсионер).

Довольно скоро стало ясно: обслуживание только внутрирайонных маршрутов снова приведет к неминуемому краху. Предприняли отчаянный шаг – послали гонцов к председателю областного Законодательного собрания В. Варнавскому. Не без успеха: за Нижнеомским АТП были на правах аренды у основного перевозчика закреплены несколько межмуниципальных маршрутов, связывающих район с Омском. Предприятие вздохнуло свободнее, появилась возможность покупать запчасти, шины, зарплату работникам выдавать почти без задержек.

Но успех оставался более чем скромным. К примеру, не было и речи о том, чтобы производить замену подвижного состава. Мало того, уровень доходов от перевозки пассажиров не позволил даже организовать регулярное сообщение до каждого населенного пункта района. И тогда был предпринят еще один нестандартный ход.

Думаю, это абсолютно нижнеомское изобретение. Из тех, что подпадают под определение: голь на выдумку хитра. Директор АТП Сергей Саган приобрел разбитую Газель, восстановил и поставил на перевозку пассажиров. Но эта машина не ходит по закрепленному маршруту. Она работает... по вызову. Обслуживает малолюдные деревеньки, с которыми нет регулярного сообщения. По телефонному звонку. Так и так, мол, будьте любезны, подайте машину завтра, к такому-то часу. Что-то вроде социального такси, которое отправится в рейс, даже ес-



На трассе Омск – Нижняя Омка



Нижняя Омка – поселение старинное



С. Саган



А. Грудина



Виноградовка давно превратилась в Оградовку

ли везти нужно трех-четырех пассажиров. Отличие от обычного такси в том, что цена за проезд «автобусная», и это людей вполне устраивает. Выгода взаимная: гонять туда-сюда большую машину было бы для автопредприятия куда накладнее. Проезд для льготников, естественно, бесплатный.

Что и говорить, придумка оригинальная. Работает как палочка-выручалочка, и это уже хорошо. С другой стороны, ее применение проблему обслуживания малых сел кардинально не решает. В этом я убедился, побывав в деревне Виноградовке.

Местную обстановку обрисовала староста села Анна Грудина.

– К нам сначала не ходил автобус целый год. До райцентра добирались по-разному: на своей машине, на машине соседа, а то и пешком.

– Пешком – это далеко?

– До Нижней Омки двенадцать километров. До трассы четыре, а там легче попутку поймать.

– А сейчас по звонку. Это работает?

– Работает. Ко мне односельчане обращаются как к старосте. Я звоню в автохозяйство, директору: пришлите машину. И присылают Газель. Только звонить нужно заранее, накануне. И как минимум должно быть три пассажира, такое условие.

Значит, проблема решена, все в порядке? Оказывается, не совсем. «Такси» из АТП можно заказать не когда понадобится, а только два раза в неделю. Неудобно. Видимо, поэтому к Анне обращаются все реже. Проще попросить помощи у соседа, имеющего легковушку, отказов практически не бывает, село дружное.

Другая проблема в том, что нередко жителям Виноградовки необходимо добираться и до соседнего села Хортицы. Тут рукой подать, всего 8 км, но из-за плохой дороги чаще всего приходится добираться вкруговую: через Нижнюю Омку и Ачаирку. И это уже не 8, а почти 30 км.

К Хортицам Виноградовка привязана крепко. Там находилась центральная усадьба совхоза. А сейчас центр сельского муниципального поселения. В банк, на почту, за справкой в сельсовет... да мало ли еще причин, когда нужно оказаться в Хортицах.

Из рассказов родителей Анна знает, что раньше, во времена совхоза, можно было добраться до Хортиц на автобусе напрямую. Теперь же у района не хватает средств, чтобы привести в порядок эту дорогу. Впрочем, как и на многое другое... В результате деревня дотаяла до сегодняшних размеров: 19 дворов, около шести десятков жителей.

В Виноградовке обитают не только старики. Та же семья Грудиных – молодые, энергичные. Держат скотину, продают мясо, молоко. Тем и живут. Но таких семей в этом селе сегодня раз, два и обчелся. А что будет завтра?

Возвращаемся к Нижней Омке. Здорово, что благодаря титаническим усилиям районной администрации, и лично главы района Анатолия Стадникова удалось возродить из пепла рухнувшее автотранспортное предприятие. Но приходится констатировать, что состояние реанимированного АТП зыбкое, неустойчивое, крылья у феникса слабоваты... Вспомним, за счет чего на первых порах ему удалось немного приподняться. За счет возможности обслуживать межмуниципальные маршруты. Они-то, как наиболее доходные, и выручали. Но дело в том, что эти маршруты были закреплены за Нижнеомским АТП на временной основе, до предстоящего регионального конкурса на право осуществления межмуниципальных пассажирских перевозок. Мы говорили об этом со Стадниковым. Анатолий Михайлович несколько раз упомянул, как сильно он надеется на то, что маршруты, связывающие район с Омском, удастся удержать, закрепить за Нижнеомским автопредприятием официально. Но для этого надо участвовать в конкурсе и выйти в число победителей.

Через несколько дней, уже после того, как конкурс состоялся, я позвонил в Нижнюю Омку.

– Анатолий Михайлович, сбылись ваши ожидания?

– Нет. Нас к конкурсу не допустили. Долги по налогам. Ничего, выкрутимся. Есть мысли, как из этой ситуации выходить. Так что, возить мы людей будем.

Оправдан ли оптимизм главы района? Время покажет. К сожалению, приходится констатировать, что самостоятельно, без внешней поддержки здешнее АТП с ситуацией не справится. И тогда...

И тогда с ним может случиться то, что случилось с автотранспортным предприятием Колосовского района. А случилось вот что: Колосовское АТП перестало возить пассажиров.

В декабре прошлого года в омских СМИ было опубликовано Открытое письмо руководителя Колосовского автотранспортного предприятия Е. Фирстовой к и.о. губернатора Омской области А. Буркову. Основной мотив:

«Почему дали возможность погибнуть предприятию, осуществляющему социальный заказ?». Официально Колосовское АТП не признано банкротом, но фактически коллапс произошел еще в августе 2017 года. Уже тогда были отменены все рейсы по внутрирайонным маршрутам – предприятие остановилось. «Жители района, – информирует в своем письме Е. Фирстова, – практически отрезаны от районного центра. Они возмущены отсутствием транспорта, требуют возобновления перевозок».

Увы, с августа ситуация к лучшему не изменилась. Поездки в райцентр для жителей практически всех сел района (а их почти 30) по-прежнему огромная проблема. Тем, кто живет, к примеру, в Новологиново, сравнительно повезло: село находится в 12 км от райцентра, поэтому они могут, затратив минут 20, выйти на трассу и там поймать попутку. Или нанять такси – «всего-то» 250 рублей до Колосовки. Увы, им остается лишь вздыхать о том времени, когда ходил рейсовый автобус и они могли добираться до райцентра за 22 рубля. А вот жителям деревни Меркутлы, что находится на расстоянии 68 км от

Колосовки, повезло меньше – с них таксисты запрашивают за поездку 1000, а то и больше рублей. А ведь есть еще более удаленные поселения...

По мнению Е. Фирстовой, неблагоприятная ситуация сложилась за последние полтора года. Точка отсчета – август 2016 года, когда состоялся областной конкурс на право осуществления межмуниципальных перевозок. Результат: «у нас забрали самые доходные маршруты». Опять та же история: межмуниципальные маршруты как поплавок для районного АТП, не позволяющий ему утонуть. Только в Колосовке эта история более «продвинутая», чем в Нижней Омке, в том смысле, что здешнее предприятие, лишившееся маршрутов, на которых можно хоть что-то заработать, практически уже лежит на дне. О чем и объявила автор письма руководителю региона: «Я намерена обратиться в Арбитражный суд Омской области о признании ОАО «Колосовское АТП» банкротом. Долг предприятия перед кредиторами, по заработной плате перед работниками предприятия, по налогам составляет в районе 4 млн рублей».

Такой долг для районного автопредприятия – приговор. Почему же оно оказалось в банкротстве? За подробностями я обратился к бывшему генеральному директору АТП Александру Бондаренко. Он возглавлял предприятие более 20 лет и покинул свой пост в январе 2017 года. Покинул по собственному желанию, как он сам объясняет, от отчаяния, от осознания невозможности что-либо сделать.

– Я пришел в администрацию района и сказал, что не вижу выхода из ситуации. Поддержки нет, взаимопонимания нет, финансирование сокращается, расходы растут.

О крахе своего предприятия Александр Иванович говорит с горечью. Причиной причин, которая тянет за собой все остальные, он считает постоянное, из года в год, урезание бюджетного финансирования. Оно принимало различные формы.

– Мы ежегодно представляли в Региональную энергетическую комиссию (РЭК) наши расходы, постатейно.



А. Стадников



А. Бондаренко



В. Сырейщиков

Основные пункты учитывались, а вот на развитие предприятия ни копейки ни разу нам не дали. Кроме того, не учитывались постоянно растущие цены на ГСМ, авторезину, запасные части.

По мнению Бондаренко, политика сокращения финансирования пассажирских перевозок осуществлялась областным правительством целенаправленно. Причем открыто, как говорится, без обиняков. Цитирую официальный документ 2013 года, письмо из Министерства развития транспортного комплекса области: «Генеральному директору Колосовского АТП Бондаренко. ...Министерству развития транспортного комплекса Омской области поручено обеспечить сокращение расходов областного бюджета на возмещение выпадающих доходов перевозчиков по перевозке пассажиров и багажа. ...в срок до 20 марта просим представить предложения по сокращению маршрутной сети на 10 процентов».

Бондаренко очень не хотелось «брать под козырек», но приказ (хоть и поименованный просьбой) есть приказ. Впрочем, дело не в стилистике письма из Министерства, а в его правдивости: обещали сократить бюджетные расходы – выполнили. Вот она, та самая оптимизация маршрутной сети, о которой говорил областной депутат Андрей Алехин.

– Александр Иванович, вы сократили тогда маршрутную сеть, как было предписано министерством?

– Да. К примеру, в Строкино, Чапаево автобусы каждый день ходили – стали ходить три раза в неделю.

Параллельно с неуклонным сокращением бюджетного финансирования действовал еще один мощный отрицательный фактор – нелегальные перевозчики. Схема известная: автобус АТП отправляется в рейс, а впереди него по тому же маршруту уже уехала некая «Газель», увозя основных пассажиров и основную выручку. Официальному перевозчику достаются «на подбор» лишь льготники, которых на ту «Газель» не взяли. В результате АТП теряло значительную часть доходов, все больше влезало в долги. Действовало неумолимое правило: слабеет легальный перевозчик – набирает силу нелегал.

До поры до времени выручало одно: возможность работать на межмуниципальных маршрутах – до областного центра. Но эта возможность перестала существовать, когда вступил в силу 220-й ФЗ. Согласно букве этого закона, в конкурсах на право осуществления пассажирских перевозок не могут участвовать предприятия с долгами. Именно поэтому Колосовское АТП осталось за бортом конкурса, прошедшего в 2016 году. Впрочем, слабеющее предприятие вряд ли могло оказаться среди победителей и претендовать на межмуниципальные перевозки. Оно и раньше особо ни на что не претендовало, а обслуживало маршруты до областного центра по договоренности с предприятием-победителем – АО «Омскоблавтотранс». Договоренность заключалась в том, что «Омскоблавтотранс» арендовал у Колосовского АТП автобусы,

вместе с экипажами. Но даже и в таком виде работа на межмуниципальных маршрутах позволяла колосовцам удерживаться на плаву. В мае 2017 года «Омскоблавтотранс» расторг договор с Колосовским АТП. Расторг по предписанию УГАДН: такие договоры возможны только на аренду автобуса, без экипажа. И вот тут стало окончательно ясно: все, приехали.

Зато нелегальные перевозки расцвели в районе пышным цветом. Причем действуют эти товарищи совершенно открыто. Дают объявления в местной газете. Вот одно из них: «Маршрут Колосовка – Омск. с. Колосовка (заберем от вашего дома). 5.00, 8.00 г. Омск. (ТК «Маяк») 15.00, 16.30. По маршруту ходит белый «Mercedes» на 17 мест. Для вашего комфорта в машине работает кондиционер, телевизор, откидные спинки на сидениях. Стоимость проезда – 500 руб. (с учетом багажа). Дети до 10 лет – 300 руб. ИП Рыль А.В.» Далее указан телефон этого перевозчика.

Я специально выяснял: данный ИП не имеет права перевозить пассажиров по межмуниципальным маршрутам, так как не участвовал в соответствующем тендере. Но возит! Может быть, у «ИП Рыль» договор с победителем конкурса по этому лоту (АО «Омскоблавтотранс») на маршрут Омск – Колосовка? Оказывается, нет такого договора.

Все это приводит Александра Бондаренко в большое изумление, он, как и многие транспортники, очень сильно надеялся, что с выходом в свет 220-го ФЗ нелегалов попримжут. Почему же «прижатый» оказалось его предприятие?

Действительно, почему? Со стороны произошедшая с предприятием метаморфоза может показаться необъяснимой. В 2010 году Колосовское АТП получило статус «Лидер экономики России». Неплохо, если учесть, что претендентов на это звание среди родственных предприятий страны было около 190 тысяч. В 2011 году Александр Бондаренко удостоивается благодарственного письма за подписью тогдашнего губернатора Омской области: «За многолетний безупречный труд, высокие производственные показатели, большой вклад в развитие транспортного комплекса Омской области». 2015 год – Грамота за подписью Главы района («За безупречный многолетний труд, высокий профессионализм...») В 2016 году заслуги руководителя Колосовского АТП перечисляются в характеристике за подписью и.о. главы района. Цитата из этого документа: «В настоящее время несмотря на экономический кризис, недостаточное финансирование, несвоевременность расчетов за выполнение пассажирских перевозок предприятие под руководством А.И. Бондаренко... продолжает свою работу, обеспечивая потребности населения района в транспортном обслуживании... благодаря ему продолжают работать самые отдаленные и невыгодные маршруты – Чердынцево, Плотниково, Вишнево, что положительно сказывается на социально-политической



Один из лучших водителей Полтавского АТП Сергей Демченко

обстановке в районе».

Таким образом, можно констатировать: передовое предприятие за каких-то полтора-два года становится банкротом.

Бондаренко переживает не только за свое АТП. Но и за бывших «своих» пассажиров. Теперь они во власти иных перевозчиков, которые беспокоятся лишь о своих барышах, а до людей им и дела нет. Особенно обидно за самых незащищенных категорий пассажиров – пенсионеров, членов малообеспеченных и многодетных семей. Наш нелегал готов возить и их – но только за наличные...

На этом удручающем фоне исключением смотрится пример Полтавки. Местное АТП сравнительно крепко стоит на ногах. Долги за 2017 год составили... 23 рубля. Блестящий результат на фоне остальных. А теперь – чуть подробнее о том, как предприятие во главе с директором Валерием Сырейщиковым справляется со своей транспортной работой.

В районе нет ни одной деревни, куда бы не доезжали автобусы АТП. Люди спокойны, знают, что автобус всегда придет. Придет как минимум четыре раза в неделю, а в некоторые поселения пять и шесть. Базовая маршрутная сеть составлена таким образом, что, кроме муниципальных маршрутов, которые покрывают все 40 деревень, есть межмуниципальные, которые тоже заходят в деревни... Вот такое приятное для деревенских пассажиров взаимодействие разнокалиберных маршрутов.

Как Полтавскому АТП удастся не просто держаться на плаву, но и демонстрировать стабильность?

– Валерий Иванович! Одни АТП в районах Омской области закрываются, другие едва дышат... А вот ваше предприятие очень даже в форме. И это, не скрою, удивительно.

– Верно, «Полтавскавтотранс» работает стабильно. Возможно, мы одни из немногих, которые пока держатся, и на неплохом уровне. У нас нет задолженности ни по зарплате, ни по налогам, ни по контрагентам.

– Хотелось бы понять, за счет чего? Уверен, что это интересно не только мне.

– Когда я пришел сюда директором и посмотрел доходы-расходы, то понял, что нужно предпринимать какие-то неординарные шаги. Подумав, принял решение раскрутить здесь коммерческий ремонт.

У нас договоры со школами нескольких районов на ремонт и техническое обслуживание автобусов. Мы уже подружились с ними, как минимум по 40 машин в год пригоняют с каждого района. Плюс предприниматели обращаются, фермеры. Ремонтируем и КАМАЗы, и трактора. Это все подспорье к пассажирским перевозкам. Кстати сказать, мы практически любую машину российскую можем сделать без вопросов. Специалисты у нас очень опытные, с огромным стажем работы.

Была острая проблема замены подвижного состава. Я быстро сообразил и по всей области стал покупать школьные автобусы, как бы отслужившие свое после 8–10 лет эксплуатации. Но это, как правило, хорошие машины, рамы отличные – желянку перевариваем и наши автобусы как новые. Они способны еще лет 10 ходить. И за три года мы заменили все 20 автобусов.

– Вы сказали, у вас работают ценные кадры. Наверно, их надо было как-то привлечь, а затем удержать.

– Конечно. Зарплата у слесарей небольшая. Порядка 12 тысяч – это ни о чем.

Я им предложил: ребята, 50 процентов с коммерции я отдаю вам, а 50 идет на предприятие. Они согласились с удовольствием.

– Это все?

– Нет. Я еще и фермерское хозяйство по производству зерна в Полтавке открыл. Это чисто мое предприятие. Но оно дает возможность работникам АТП, тем же слесарям, участвовать в посевной, в уборке и дополнительно зарабатывать. Одним словом, те деньги, которые мы на коммерции выручаем, позволяют автопредприятию работать вот уже 7 лет без долгов.

Добавлю от себя: пожалуй, самый главный фактор успеха Полтавского автопредприятия – руководитель с колоссальным и многосторонним опытом. Председатель колхоза, Глава Полтавского района, директор районного отделения Сбербанка, успешный предприниматель. Это все о нем, Валерии Ивановиче Сырейщикове. Именно уникальность опыта и приобретенных по жизни навыков позволили ему сотворить маленькое чудо – стабильно работающее автопредприятие районного масштаба.

По заслугам и признанию. «Полтавскавтотранс» – лауреат Национального бизнес-рейтинга «Лидер России 2013», лауреат международной премии «Элита национальной экономики» – 2014. Директор предприятия Валерий Сырейщиков в 2017 году стал лауреатом Главной общенациональной премии «Заслуженный предприниматель».

В разговоре с Валерием Ивановичем мы не могли не затронуть общую ситуацию с пассажирскими перевоз-

ками в Омской области. По его мнению, проблем у перевозчиков выше крыши и не все они носят объективный характер. Вот несколько соображений Сырейщикова.

О недостаточном объеме субсидий

– Мы сегодня получаем субсидии только по муниципальным маршрутам. По 13 маршрутам они составляют два с половиной миллиона в год. Это ни о чем. Нормативы по затратам на 1 км маршрутной сети не пересматривались 5 лет! Между тем цены на резину, горючее, запчасти на месте не стояли. И на этом тарифе, конечно, все просели. Русская Поляна, Павлоградка, Колосовка, Шербакуль, Азово закрылись. Тавричанка живет очень сложно. Так не годится – как РЭК определил затратный тариф 25 руб. 80 коп в 2014 году, так и осталось на 2018 год.

– А надо бы сколько?

– Надо бы 30. Как в Новосибирске, к примеру. Это позволяло бы еще и новые автобусы покупать. А при сегодняшнем уровне возмещения выпадающих доходов предприятий о развитии районных АТП и речи быть не может, только о выживании.

Из-за того, что автопредприятиям недоплачивают, все внутрирайонные перевозки при коротком плече и малом количестве пассажиров убыточны. И если бы у нас в районе не было сегодня связки межмуниципальных и муниципальных маршрутов, на муниципальных мы давно провалились бы и ничто бы нам не помогло. Те районные АТП, которые провалились, не выжили главным образом по этой причине.

О нелегалах

– Вам они сильно мешают?

– Они всех душат. Нас тоже. И беспредел полный, сколько мы ни обращаемся. На сегодня у них по нашему району порядка 17 Газелей ходит. И все идут на город. Это незаконное предпринимательство. 800 тысяч в месяц они увозят – это наши недополученные доходы. Расчеты у меня точные, я ведь ко всему прочему и финансист, как вы знаете. Кроме того, они налоги не платят. А мы платим налогов 6 миллионов в год. Это для нас большие деньги. Условия совершенно неравные.

– Если бы у вас были все рычаги в руках, как бы вы боролись с нелегалами?

– Законными методами. 220-м законом.

– Но почему-то не получается.

– Эти хитрецы приспособились, маскируются под заказные перевозки. Но Владимир Путин же на Госсовета сказал: немедленно ввести лицензирование на все пассажирские перевозки. И самое главное: если ты не выиграл конкурс, если у тебя нет маршрутной карты и свидетельства, а ты появился с пассажирами – на всю катушку надо наказывать. В 220-м прописаны капитальные штрафы. Кто бы контролировал это все как следует. Нашему УГАДН трудно справляться, у него мало сотрудников

осталось. И это с прошлого года даже уже не Управление, а филиал от Новосибирска.

О нерегулируемых тарифах

– Все межмуниципальные маршруты в Омской области перевели на нерегулируемые тарифы. Даже те, что с коротким плечом. Они стали убыточными. Сейчас эту ошибку начали исправлять – короткие маршруты вновь переводятся на регулируемый тариф.

О дорогах

– У нас дороги, что внутри района, что в город – не дороги, а направления. До Шербакуля, до Азово – просто ужасные. Зимой еще терпимо, дедушка мороз прекрасный дорожный ремонтник. В остальное же время года хоть караул кричи. Кстати, наши затраты на ремонт убиваемой дорогами техники тоже никак не учитывается, а убытки ведь колоссальные. И это проблема, конечно же, не только нашего района.

– Тем не менее, ваше предприятие довольно успешно преодолевает многочисленные трудности.

– Хотелось бы не преодолевать трудности, не выкручиваться, не привлекать какие-то дополнительные ресурсы, как это делаю я, а спокойно выполнять работу по перевозке пассажиров. Тем более досадно, что трудности мы преодолеваем по большей части искусственные. И, к сожалению, тут присутствует элемент везения: кому-то повезло больше, кому-то меньше. Не должно быть такого!

Почему в Колосовке случилась тяжелейшая ситуация? Предприятие остановилось, почти все маршруты теперь в руках недобросовестных частников. Плохой директор? Ничего подобного. Знаю Бондаренко – грамотный, толковый руководитель, предприятие до последнего времени работало стабильно. Читал Открытое письмо и.о. директора этого АТП, оно с экономическими выкладками, и по всему выходит, что предприятие чуть ли не сознательно банкротили... не платя те же субсидии и т.д.

Не только районные автопредприятия пострадали. Пострадал даже областной перевозчик, «Омскоблавтотранс». Вы, конечно, в курсе, какое ЧП случилось с ним в ноябре прошлого года. К тому все шло. Все об этом знали. И нет в произошедшем вины «Омскоблавтотранса». Причины все те же, мы с вами только что говорили о них достаточно подробно.

Что случилось с «Омскоблавтотрансом»?

О каком же ЧП упомянул Валерий Сырейщиков? Что произошло в ноябре 2017 года?

А произошло вот что: 20 ноября «Омскоблавтотранс», самое крупное в регионе автотранспортное предприятие, встал. Не вышли на линию около 300 автобусов акционерного общества, тысячи пассажиров с билетами на руках не смогли в тот день добраться до мест назначения. Причина: корпоративные топливные карты, по которым производилась заправка автобусов предприятия,

были заблокированы в связи с задолженностью перед компанией «Газпромнефть». Коллапс продолжался и на следующий день. Ситуация разрешилась после вмешательства и.о. губернатора Александра Буркова, который лично обратился в Газпром, после чего топливные карты предприятия были разблокированы. 22 ноября «Омскоблавтотранс» возобновил работу на всех маршрутах.

На самом деле причина, конечно же, не в блокировке топливных карт. Она гораздо глубже.

Ситуация с «Омскоблавтотрансом» была рассмотрена на экстренном заседании регионального правительства. Где министр промышленности, транспорта и инновационных технологий Александр Докучаев поставил довольно точный диагноз: экономическая ситуация на предприятии «серьезно усугубилась в августе 2016 года в связи с принятием решения о переводе большинства маршрутов... с регулируемых, с четко установленной социально-ориентированной провозной платой и соответственно дотируемых, на нерегулируемые». Александр Докучаев сказал еще одну важную вещь: «Причина затягивания реализации программы оздоровления предприятия крылась в банальном отсутствии средств в региональном бюджете».

Точность формулировок не помогла министру усидеть в своем кресле. Но грянувший гром все же имел и свою положительную сторону: на работу «Омскоблавтотранса» взглянули более пристально. С самых высоких областных трибун прозвучало мнение о том, что финансовые сложности «Омскоблавтотранса» напрямую связаны с неуклюжим внедрением в регионе 220-го ФЗ. Кроме того, официально признано, что предприятие не получало полную компенсацию затрат при перевозке льготников, что еще больше усугубляло ситуацию.

Между прочим, еще в марте 2017 года, выступая в нашем журнале, руководитель «Омскоблавтотранса» Сергей Желтоногов (публикация была посвящена 20-летию юбилею предприятия) обозначил основные причины, мешающие акционерному обществу нормально выпол-



Эта часть трассы Омск – Полтавка весной превращается в болото

нить свою работу по перевозке пассажиров. Про нелегалов, про подводные камни, что таятся в 220-м ФЗ... Дал понять, насколько эти подводные камни опасны. И вот оказалось, что опасность гораздо ближе, чем можно было предполагать.

Несколько цитат из того интервью. «До вступления в силу 220-го Федерального закона маршруты были регулируемые. Мы получали дотацию из областного бюджета, было легче». «Были надежды на этот закон – он вступит в действие и станет меньше нелегалов. Но надежды, увы, не оправдались» «...нелегалы быстро приспособились к новой ситуации. Осталась удобная лазейка в виде заказных перевозок, чем они активно пользуются». «...существенно ситуация не изменилась. И у меня такое чувство, что вряд ли изменится кардинально в короткие сроки». «Добросовестные перевозчики не имеют возможности планомерно обновлять подвижной состав, поддерживать на достойном уровне заработную плату работников, наращивать объемы перевозок и т.д. Наше предприятие ощущает это на себе в полной мере».

Для чего я привел эти выдержки? Чтобы подчеркнуть: существенных изменений со времени нашей публикации и до ЧП с «Омскоблавтотрансом» не произошло. Проблемы, обозначенные Сергеем Желтоноговым, никуда не ушли, и в течение 2017 года только усугублялись. Поэтому нечего удивляться тому, что гром грянул. Что под натиском нововведений не выдержал даже такой гигант, как АО «Омскоблавтотранс». Он тоже стал жертвой политики коммерциализации маршрутной сети, испытал на себе влияние тех же негативных факторов, что и районные АТП.

Вот только районные предприятия оказались все же в худшем положении. Долги «Омскоблавтотранса» (около 260 миллионов рублей) после разразившегося скандала были погашены. Естественно, из областного бюджета (100% акций предприятия принадлежат областному правительству).

Погашены вовремя – и «Омскоблавтотранс» смог принять участие в областном конкурсе по межмуниципальным перевозкам. Все правильно и справедливо, учитывая, что эти долги образовались в силу, мягко говоря, внешних факторов. Итоги были подведены 29 декабря: «Омскоблавтотранс» по-прежнему самый крупный перевозчик на межмуниципальных маршрутах, у него более 60 процентов маршрутной сети.

Но разве было бы не логичным сделать то же самое и по отношению к районным предприятиям? Ведь их долги образовались точно так же. Но этого не произошло. Почему?

Думается, причина все та же: нехватка средств в региональном бюджете.

Впрочем, надо отметить, что положительные перемены погашением долгов «Омскоблавтотранса» не ограничились. Важнейшая перемена: лед тронулся в отношении нерегулируемых тарифов. Они десятками перево-

дятся в разряд регулируемых. То есть перекося в сторону коммерциализации маршрутной сети, нанеся безудержный вред всем «сельским» перевозчикам, начинает устраняться.

Так считает и генеральный директор «Омскоблавто-транса» Сергей Желтоногов.

– Сергей Александрович, сколько маршрутов у вас были переведены на нерегулируемый тариф, и в каких масштабах будет происходить обратный процесс?

– На нерегулируемом тарифе у нас сейчас 124 маршрута. Перевод на регулируемый тариф будет происходить поэтапно. Принято решение по 54 маршрутам. И к августу еще около 40 маршрутов планируется.

– В последнее время на уровне правительства региона было много совещаний по теме областных пассажирских перевозок. Вы слышали, чтобы кто-нибудь сказал в открытую: массовый переход на нерегулируемые тарифы был ошибкой?

– В решениях нигде не записано, но в ходе обсуждений это было признано однозначно.

Это вам не шутка – сельская маршрутка

Еще один штрих к общей картине. В существующей схеме «сельских» перевозок особую нишу занимают пригородные маршруты. Вроде бы не должно быть проблем с транспортным сообщением у жителей ближайших к областному центру поселений. Именно потому, что Омск рядом. Но нет, проблемы все же возникают.

Думается, ключевая проблема в том, что речь о маршрутах, скажем так, смешанного типа. Сначала автобус идет по городу, затем выезжает «за околицу» и объезжает несколько сел и поселков. Это и не городской, и не сельский, а какой-то «сельско-городской» маршрут. Сконструированный потому, что чисто сельский маршрут заведомо убыточный. И все бы ничего, да только интересы сельчан при такой схеме оказываются на втором плане. Потому что сельский маршрут как второстепенный «пристегнут» к городскому. Что из



Сельская маршрутка Ирины Дроздовой



С. Желтоногов

этого получается – на конкретном примере села Верхний Карбуш.

Дело в том, что расписание для пассажиров из Верхнего Карбуша очень неудобное. Вроде бы рейсов достаточно – пять. А вот распределены они крайне неравномерно.

Рассказывает жительница села Фаина Михайловна:

– Утром можно уехать в город в 8.50. А из города – только в 13.50. Так что нередко приходится часами ждать обратного рейса. Обычно я сижу в Ашане. Но это не все. Автобус из Омска отправляется в 13.50, а до Верхнего Карбуша доезжает в районе 15.30. А расстояние от города 5 километров... Потому что он кружит по нескольким деревням. Точно так же остальные рейсы. В поселке у нас нет ничего, ни аптеки, ни больницы, ни почты, приходится часто в город ездить. А время? Жизнь-то уходит, сколько мы ее тратим на эту маршрутку...

Жители села намерены добиваться пересмотра неудобного расписания. Готовы пробиваться на переговоры на самый «верх». Не впервой: и нынешнего автобусного сообщения сельчане добились посредством многочисленных акций. Однажды проехали по центру города на лошади, запряженной в сани с трафаретом: «Это вам не шутка – сельская маршрутка». А возглавляет это движение местный депутат сельского Совета Ирина Дроздова.

Вообще-то программа-максимум нынешних требований жителей села к власти – появление нового маршрута, только чтобы к нему был пристегнут городской маршрут, а не наоборот. Нашли потенциального перевозчика, тоже жителя Верхнего Карбуша. Александр Петров раньше возил пассажиров по городу, а затем его микроавтобусы оказались не у дел. Односельчан он готов возить хоть через каждый час.

От редакции «АТ»: репортаж сделан нашим корреспондентом в преддверии внесения изменений в Федеральный закон 220-ФЗ.