



## Встречи на Новосибирской земле

### Ветераны автотранспортной отрасли

(Окончание, начало в «АТ» № 3, 2012 г.)

**История автотранспортной отрасли Новосибирской области, как, впрочем, и всех российских регионов, вобрала в себя судьбы многих тысяч конкретных людей. Особых слов признательности заслуживают ветераны автотранспортного движения, которые стояли у самых истоков. Благодаря их преданности выбранному делу и высокому профессионализму создавалась и развивалась отрасль. В предыдущем номере журнала мы рассказали о тружениках новосибирского предприятия ООО «Грузовые автомобили», сегодня речь пойдет о транспортниках пассажирского автопредприятия – МКП ПАТП-4, история которого началась более пятидесяти лет назад.**

Моя встреча с руководством Муниципального казенного предприятия ПАТП-4 состоялась в Новосибирске в конце прошлого года. В беседе приняли участие Палков Геннадий Викторович – директор МКП ПАТП-4 и Романенко Виктор Тимофеевич – заместитель директора МКП ПАТП-4 по перевозкам, работающие на этом предприятии более 30 лет. Геннадий Викторович пришел сюда после окончания политехнического

института в 1977 году. Сначала был слесарем, затем начальником автоколонны, главным инженером, а с 1985 года возглавил ПАТП-4. Виктор Тимофеевич работает здесь с 1976 года, начав свой трудовой путь водителем автобуса. Оба ветерана автотранспортной отрасли хорошо знают историю своего предприятия, о чем мне и поведали.

Станция Инская Первомайского района г. Новосибирска до сих пор

является крупным железнодорожным узлом на Западно-Сибирской ж.д. Она удалена от центральной части города на 187 км. В 60-х годах прошлого столетия здесь развернулось массовое строительство жилых домов, однако добраться сюда новоселам можно было только по железной дороге. Поэтому было принято решение на базе Узловой автобазы ст. Инская организовать Автохозяйство №4 Горавтотреста, где было 42 единицы автотехники



**Г. Палков**

и 69 человек работающих. С 1 марта 1960 г. и началась биография предприятия. Тогда это было смешанное автохозяйство, осуществляющее грузовые и пассажирские перевозки. Автопарк постепенно пополнялся, увеличивалась сфера обслуживания, и небольшая территория уже не позволяла разместить подвижной состав.



**В. Романенко**

В 1964 г. было принято решение объединить два автохозяйства: АТХ грузотакси и Автохозяйство № 4, взяв в аренду территорию п/я 111. В начале 1965 г. эту территорию со всеми строениями передали на баланс ПАТП-4, где оно располагается и по настоящее время.

В первые годы не было теплых гаражей-стоянок, в цехах ремонтной

мастерской и в административном здании было холодно. Из-за таких условий труда техническое обслуживание подвижного состава проводилось не на должном уровне, автобусы из-за поломок зачастую возвращались с линии. В результате у водителей и кондукторов была неполная загрузка рабочего дня, что приводило к текучести кадров. Только за период 1960–1967 гг. сменилось 5 руководителей. ПАТП-4 нерегулярно выполняло план и было нерентабельным.

Однако с приходом в 1967 г. на предприятие главного инженера Николая Арсентьевича Яшуковского, который впоследствии был назначен руководителем, и молодого специалиста Валентина Николаевича Слепченко, ставшего затем главным инженером, ситуация существенно изменилась.

Строительство котельной на жидком топливе позволило решить проблему с отоплением. Была проведена реконструкция цехов в ремонт-



**Этот автобус проехал 1 млн. км без капитального ремонта**



**Экипажи водителей автобусного маршрута № 8. Верхний ряд (слева направо): Плешаков В.М., Степанов А.И., Ражабов Н.Х., Крупенко Ю.Д., Гопанько А.И; нижний ряд: Романенко В.Т., Попов В.А., Шаповалов Н.Р., Новоселов П.И.**

ной зоне. На участках заявочного ремонта, в моторном, кузовном, аккумуляторном, токарно-механическом и других цехах внедрили подъемники, кран-балки, механическую мойку деталей и другие приспособления, что позволило облегчить тяжелый ручной труд.

Большую роль в этом сыграли рационализаторы предприятия. За 1970–1972 гг. было внедрено 36 ра-

ционализаторских предложений. В этот же период на предприятии началось движение за увеличение межремонтного пробега автобусов без капитального ремонта основных узлов и агрегатов. В этом соревновании участвовало 250 шоферов. Лучшие из них – Н.П. Бирюлин, Н.Г. Лопатин, Г.П. Юркеев, М.Я. Власов – наездили без капитального ремонта на автобусах по 900 тыс. км, в два-три



**Кравчук П.Н., Кравчук С.П., Кравчук А.П. (слева направо)**

раза перекрыв существующий норматив. Они первыми довели пробег двух автобусов ЛАЗ-967 до 1 миллиона километров.

С момента становления предприятия (1960–1964 гг.) из подвижного состава имелись только ПАЗ-651, ПАЗ-652, ГАЗ-53, ЗИЛ-130. В дальнейшем на предприятии появляются автобусы разных марок, среди них ЛиАЗ, ЛАЗ и Икарусы. Кстати, последние и сегодня можно увидеть в ремонтной зоне ПАТП-4, причем некоторые из них даже на ходу. В настоящее время в автопарке предприятия преобладают автобусы марки ЛиАЗ, на маршруты выходят также автобусы Setra, Hyundai, MAZ.

А вот среди первых городских маршрутов нынешние руководители предприятия выделили маршрут №8 «Ул. Фрунзе – Академгородок», который был открыт в 1962 г. Создание Сибирского отделения Академии наук СССР и Новосибирского Академгородка стало одним из значительных событий советского периода истории нашей страны. Научный центр включал 15 институтов, Новосибирский госуниверситет, опытный завод, жилые дома общей площадью 286,6 тыс. м<sup>2</sup>, 6 образовательных школ, широкоэкранный кинотеатр, 2 больницы. В то время на маршруте работали автобусы марки ЛиАЗ-158, его протяженность составляла 30,6 км.

Со временем ежегодно количество машин по расписанию увеличивалось и в 1978 году достигло максимального значения – 28 единиц, плановый интервал в то время доходил до 3-х минут, и пассажиры, можно сказать, «сверяли часы» по работе автобусов на маршруте. В годы максимального его развития бригаду в количестве 90–95 человек и 40 автобусов возглавлял кавалер ордена Трудовой Славы III, II степени Кравчук Петр Николаевич, который являлся ее основателем и бессменным бригадиром на протяжении 30 лет. Петр Николаевич с двумя сыновьями Сергеем и Алексеем, работая в одном экипаже, первыми в Министерстве транспорта РФ довели пробег ЛиАЗ-

677 до 500 тыс. км без капитального ремонта основных агрегатов.

С 90-х годов по настоящее время в связи с бурным развитием маршрутной сети города количество автобусов на маршруте уменьшилось до 12 единиц.

Такова краткая история предприятия, которая немислима без тех людей, которые здесь трудились, и тех, кто работает по настоящее время.

### День сегодняшний

После беседы о прошедшем периоде развития предприятия речь шла о дне сегодняшнем.

– **Геннадий Викторович, с приходом рыночных отношений наряду с муниципальным автотранспортом активно стал развиваться и частный автотранспортный бизнес. В этих условиях муниципальным предприятиям становится все сложнее удерживать свои позиции на рынке пассажирских автобусных перевозок. Каков сегодня парк предприятия и за счет чего удается держаться «на плаву»?**

– Действительно, в последние годы все тяжелее, как Вы говорите, оставаться «на плаву». У нас на предприятии 118 единиц подвижного состава. Мы работаем на городских, пригородных и междугородных маршрутах. Есть у нас автовокзал, который является нашим структурным



Один из участков ремонтной зоны предприятия

подразделением. Вот за счет него и междугородных перевозок пассажиров и выживаем. Автовокзал и «междугород» приносят прибыль, которая покрывает убытки городских перевозок.

– **А как же дотации? Ведь тарифы, по которым работает предприятие на городских перевозках, наверняка ниже их себестоимости?**

– Дотации мы не получаем с 2005 г., хотя на этом виде перевозок практически все маршруты носят социально значимый характер.

– **Какова же причина их отсутствия?**

– Говорят, что в бюджете нет денег. По нашим расчетам, тариф на городских перевозках должен быть на уровне 23 руб., мы же возим пассажиров за 14 руб. – такой нам установили тариф (данные на конец 2012 г. – прим. редакции «АТ»). В ответ на представленные нами расчеты по фактической себестоимости сказали, что у нас наполняемость автобусов составляет менее 60%. Затем умножили 23 руб. на коэффициент 0,6 и получили тариф на городских перевозках в размере 14 руб. Все очень просто. Однако на «пригороде» дотации есть, и они не зависят от количества перевезенных пассажиров. Их размер зависит от дохода на пригородных перевозках, чем он выше – больше размер дотации, и наоборот. И хотя эти дотации не покрывают 100% убытков на пригородных маршрутах, но все же хоть какие-то деньги выделяют. А на городских перевозках этого нет, и давно уже нет. И сегодня данная проблема является главной на городском пассажирском транспорте. Поэтому необходима утвержденная методика расчета тарифов, только тогда автомобилисты смогут хоть как-то на законном основании защищать свои права.

Поверьте, порой возникает желание поставить на прикол автобусы, занятые на городских перевозках, и избавиться себя от головных болей. Но



Перед выходом на линию

в то же время понимаешь, что делать этого нельзя, кто тогда будет пассажиров возить на социально значимых маршрутах?

**– Частные перевозчики.**

– У частных перевозчиков тоже проблемы. Они сначала охотно работали на этом рынке, поскольку для них установили тариф 16 руб., а когда его снизили до 14 руб., стали отказываться работать на городских перевозках. И понять их можно: ведь они взяли автобусы в кредит и его надо выплачивать.

**– А ваше предприятие приобретает автобусы за счет собственных средств?**

– Для городских перевозок автобусы закупают городские власти, для пригородных – приобретаем сами. Но за последние два года обновления парка подвижного состава для городских перевозок не было. Раньше наше предприятие участвовало в так называемой программе обновления подвижного состава 30/70. Свою часть денег мы перечисляли мэрии, она приобретала автобусы и передавала их нам. Таким образом приобрели 4 автобуса НефАЗ для междугородных перевозок и один городской автобус. Конечно, можно взять автобусы в лизинг, но для городских перевозок этот вариант не приемлем: не из чего будет выплачивать лизинговые платежи.

**– Какая сегодня для пассажиров существует система оплаты?**

– У нас работают кондукторы, они обеспечены специальными терминалами для тех пассажиров, у которых есть транспортные карты. Мы пробовали внедрять бескондукторную систему, устанавливали считывающие терминалы, но во время испытания были выявлены недоработки, которые сегодня исправляются.

**– Пассажирам выгодно пользоваться транспортной картой?**

– Да, в этом случае стоимость одной поездки составляет 13 рублей вместо 14. С помощью этих карт ведется и учет пассажиров. Мы знаем, сколько горожан воспользовались поездкой на автобусе, хотя пока у нас нет данных, от какой остановки и до какой пассажир ехал.



**Вот так улов! (р. Казыр, Курагинский район Красноярского края)**

**– Помимо перевозочной деятельности, чем еще занимается предприятие?**

– У нас хорошая ремонтная база, сами ремонтируем автобусы, делаем капитальный ремонт. Как вы уже знаете, у нас на ходу есть даже Икарус, прошедшие капитальный ремонт. Оказываем ремонтные услуги и сторонним организациям.

**– Каковы отношения с другими перевозчиками, например с владельцами маршруток?**

– Проблемы есть с нелегальными перевозчиками, которые работают на городских маршрутах. Причем с владельцами не только маршруток, но и легковых автомобилей, водители которых на коротких маршрутах буквально «вытаскивают» пассажиров из автобусов, предлагая четверым из них «скинуться» по 10 руб., в итоге везут их в целом за 40 рублей. Избавиться от таких незаконных перевозчиков мы не можем по сей день, а ведь они государству не платят ни одного рубля налогов.

Мы же несем полную финансовую нагрузку, своевременно платим все положенные налоги. *(Кстати, ПАТП-4 за значительный вклад в формирование доходной части федерального территориального бюджета и целевых бюджетных фондов Управлением Государственной налоговой службы награждено дипломом «Лучший налогоплательщик» 2000–2002 гг., дипломом мэрии г. Новосибирска за 1-е место в городском конкурсе «Лучшая*

*организация по развитию социально-трудовых отношений» 2001–2005 гг. – прим. редакции «АТ».)*

**– Каков же выход из создавшегося положения?**

– Нужен федеральный закон, в котором необходимо прописать, к примеру, такие понятия, как «незаконный» перевозчик, обозначить финансовые вопросы и др.

**– И в завершение задам Вам несколько необычный вопрос: удаётся ли в выходные дни восстановить свои силы для дальнейшей работы?**

– Есть у меня увлечение, которое помогает мне полноценно отдохнуть. Я говорю о рыбалке. Вот, подарю Вам на память фотографию, на ней запечатлен мой улов. Поверьте, рыбалка – это лучший отдых на свете.

**– Геннадий Викторович, спасибо за интервью. Желаю всему вашему коллективу удачи и благополучия.**

\*\*\*

Сегодня жизнеобеспечение любого города и населенного пункта невозможно без функционирования общественного вида транспорта. Так обстоят дела и в Новосибирске, где немалую лепту в повышение уровня качества перевозок горожан вносят труженики ПАТП-4 – водители и ремонтные рабочие, диспетчеры и кондукторы, инженерно-технические работники и руководитель предприятия, беззаветно преданные своей профессии долгие годы.

*Беседовала В. Кузьмина*