

АВТОПАРК: ПЕРЕЗАГРУЗКА

В жизни старейшего автобусного парка №1 Павлодара очередные перемены. Коллектив предприятия надеется, что с передачей в коммунальную собственность города здесь все изменится к лучшему. Пока сменилось только руководство. В начале января этого года директором автопарка назначен бывший руководитель городского отдела ЖКХ Вадим Ковальчук. В отличие от прежних хозяев, новое начальство наполеоновских планов не строит. Задача максимум – сохранить то, что есть, и по возможности восстановить неисправный транспорт.

(Окончание на 3 стр.)

АВТОПАРК: перезагрузка



(Начало на 1 стр.)

СТОЯТ НА ПРИКОЛЕ

Простаивающих автобусов на территории автопарка больше полусотни. Часть транспорта стоит на приколе несколько лет, часть пришла в неисправность в прошлом году, когда местные власти пытались продать ТОО в частные руки. На сегодняшний день предприятие обслуживает 14 маршрутов, в том числе пригородные перевозки, которые, как говорят в автопарке, прибыли не приносят, но сами себя окупают. К высокорентабельным относятся маршруты №22, №21 и №10. Но в последнее время и они все чаще дают сбой. Из-за изношенности и поломок автобусы сходят с линий, а заменить их практически нечем.

— Смена собственника, конечно, негативно повлияла на деятельность предприятия, но ничего страшного не случилось, — уверяет Вадим Ковальчук. — Парк сохранен, определенные убытки были, но вопрос об их возмещении решается. Структура организации была иная, то есть водители были переведены на зарплату, а все деньги, собранные за перевозку пассажиров, должны были сдаваться в кассу. Эта схема автобусников не устраивала, пошел перелом. В декабре прошлого года они просто перестали сдавать деньги в кассу, выручка упала, возникли долги по зарплате, нечем было заправлять автобусы. Тогда отдел финансов сменил руководство, и мы вернулись к системе управления, действовавшей до прихода частного. Она более жизнеспособная, живая и взаимовыгодная как для нас, так и для водителей. В настоящий момент у нас все водители и кондукторы уволены. Водители оформились как индивидуальные предприниматели и оказывают нам услуги по перевозке пассажиров. Изучаем пассажиропоток

тенге, больше половины собранных денег шло на зарплату. Около двух миллионов тенге тратили на оплату тепла и света, у нас очень большие отапливаемые площади. Сейчас оптимизируем эти расходы и приводим в соответствие с доходной частью. Определенные результаты уже есть, за месяц смогли значительно увеличить кассовые сборы.

ВЕРНУТЬ НА ЛИНИЮ

К моменту возврата парка в собственность города из ста автобусов, имеющих на балансе, на ходу оказалось только 34. В данный момент на линию выходят от 41 до 44 автобусов.

— Оставшийся транспорт стоит, часть подлежит списанию, часть можно восстановить, — говорит В. Ковальчук. — Сейчас отобрали десяток автобусов 2009-2013 годов выпуска, которые требуют менее ёмкого ремонта. Своими силами восстанавливаем. Еще 19 старых автобусов законсервировали. В последнее время транспорт практически не ремонтировался, то есть автобусы ломались, денег на запчасти не было, и их просто ставили на прикол. Сейчас стараемся выправить ситуацию. Бывают сходы, потому что транспорт изношен, часто ломается. В первую очередь обеспечиваем пригородные перевозки. В случае поломки сельские автобусы заменяем городскими. К примеру, сошел автобус с пригородного маршрута — снимаем с «десятки». Все-таки в городе эти сходы менее заметны, потому что много дублирующих маршрутов. Для закрытия всех графиков ежедневно на линию должны выходить как минимум 55 автобусов. Думаю, в ближайшие полгода за счет восстановления простаивающего транспорта сможем достичь этой планки. Но опять же повторюсь, пока речь идет только о поддержании парка на

В прошлом году транспортники заявляли этот тариф, но в итоге утвердили 70 тенге. Действующий тариф не покрывает затрат, поэтому есть необходимость его пересмотреть в сторону увеличения.

Рассказал собеседник и о судьбе системы «Онай», которую планировали вводить на павлодарских автобусах.

— Система «Онай» удобна и выгодна, но в нашем нынешнем положении это непозволительная роскошь, — говорит В. Ковальчук. — От 70 тенге я должен отдать 11 тенге обслуживающей фирме. Тогда мы автоматически выходим в минус, весь мой заработок, нужный на ремонт и восстановление автобусов, придется отдать кому-то. Пока эти затраты не совместимы с нашей арендой и доходами.

Чтобы выжить в сложной экономической ситуации, руководство автопарка отработывает различные источники пополнения доходной части.

— У нас есть пустующее здание, которое предлагаем в аренду, можем предоставлять и услуги автомойки, теплотрассы для машин большого класса, частных автобусов, — отмечает собеседник. — То есть ищем сторонние заработки. Есть организация, которым требуется транспорт для развозки рабочих. Утром привез, вечером развез. Это очень выгодно. Сейчас мы развозим ценовые предложения по крупным предприятиям и ведем переговоры. В целом коллектив настроен оптимистично, люди хотят вернуть былые позиции предприятия, улучшить автопарк, все возможности для этого есть.

ПЕЧАЛЬНЫЙ ОПЫТ

Как говорят в отделе финансов, из всех предприятий, отданных на приватизацию, неудачей завершилась только попытка продать автопарк. Печальность пред-



(Начало на 1 стр.)

СТОЯТ НА ПРИКОЛЕ

Простаивающих автобусов на территории автопарка больше полусотни. Часть транспорта стоит на приколе несколько лет, часть пришла в неисправность в прошлом году, когда местные власти пытались продать ТОО в частные руки. На сегодняшний день предприятие обслуживает 14 маршрутов, в том числе пригородные перевозки, которые, как говорят в автопарке, прибыли не приносят, но сами себя окупают. К высококонтрастным относятся маршруты №22, №21 и №10. Но в последнее время и они все чаще дают сбои. Из-за изношенности и поломок автобусы сходят с линий, а заменить их практически нечем.

— Смена собственника, конечно, негативно повлияла на деятельность предприятия, но ничего страшного не случилось, — уверяет Вадим Ковальчук. — Парк сохранен, определенные убытки были, но вопрос об их возмещении решается. Структура организации была иная, то есть водители были переведены на зарплату, а все деньги, собранные за перевозку пассажиров, должны были сдаваться в кассу. Эта схема автобусников не устраивала, пошел перелом. В декабре прошлого года они просто перестали сдавать деньги в кассу, выручка упала, возникли долги по зарплате, нечем было заправлять автобусы. Тогда отдел финансов сменил руководство, и мы вернулись к системе управления, действовавшей до прихода частного. Она более жизнеспособная, живая и взаимовыгодная как для нас, так и для водителей. В настоящий момент у нас все водители и кондукторы уволены. Водители оформились как индивидуальные предприниматели и оказывают нам услуги по перевозке пассажиров. Изучаем пассажиропоток, определяем норму выручки, все, что заработано сверх нормы, идет в доход водителей-предпринимателей. То есть они заинтересованы в перевозках, хорошо обслуживании, соблюдении графиков. Есть ремонтный фонд, куда водители сдают определенные деньги. Мелкий ремонт они делают сами, более серьезные поломки устраняем мы.

ЛИШНИЕ ЛЮДИ

По словам Вадима Ковальчука, в наследство от прежнего собственника остались не только долги, но и раздутые штаты.

— Часть людей пришлось сократить, потому что действовали дублирующие службы, кого-то перевели на другие работы, кого-то не устроили условия, люди уволились, — говорит В. Ковальчук. — Мы столько денег не собираем, сколько должны тратить на зарплату. Доходы не соотносились с расходами, с одной стороны, дебиторская задолженность, с другой — кредиторская. Поставщикам услуг должны порядка 30 миллионов тенге. Для нас это большая сумма, потому что в месяц зарабатываем от 13 до 15 миллионов

тенге, больше половины собранных денег шло на зарплату. Около двух миллионов тенге тратили на оплату тепла и света, у нас очень большие отапливаемые площади. Сейчас оптимизируем эти расходы и приводим в соответствие с доходной частью. Определенные результаты уже есть, за месяц смогли значительно увеличить кассовые сборы.

ВЕРНУТЬ НА ЛИНИЮ

К моменту возврата парка в собственность города из ста автобусов, имеющихся на балансе, на ходу оказалось только 34. В данный момент на линию выходят от 41 до 44 автобусов.

— Оставшийся транспорт стоит, часть подлежит списанию, часть можно восстановить, — говорит В. Ковальчук. — Сейчас отобрали десяток автобусов 2009-2013 годов выпуска, которые требуют менее ёмкого ремонта. Своими силами восстанавливаем. Еще 19 старых автобусов законсервировали. В последнее время транспорт практически не ремонтировался, то есть автобусы ломались, денег на запчасти не было, и их просто ставили на прикол. Сейчас стараемся выправить ситуацию. Бывают сходы, потому что транспорт изношен, часто ломается. В первую очередь обеспечиваем пригородные перевозки. В случае поломки сельские автобусы заменяем городскими. К примеру, сошел автобус с пригородного маршрута — снимаем с «десятки». Все-таки в городе эти сходы менее заметны, потому что много дублирующих маршрутов. Для закрытия всех графиков ежедневно на линию должны выходить как минимум 55 автобусов. Думаю, в ближайшие полгода за счет восстановления простаивающего транспорта сможем достичь этой планки. Но опять же повторюсь, пока речь идет только о поддержании парка, на развитие денег нет. И на закупку нового автотранспорта тоже. Главный критерий при участии в конкурсе пассажирских перевозок — наличие нового транспорта. Без обновления мы просто будем терять интересные маршруты.

К слову, как сказал собеседник, 36 автобусов, которые автопарк еще весной прошлого года вернул продавцу, до сих пор стоят на территории одной из павлодарских автобаз.

ТАРИФ ЗАТРАТ НЕ ПОКРЫВАЕТ

Эту распространенную фразу местные транспортники говорят всякий раз, когда речь заходит о необходимости очередного повышения тарифов на проезд. Наш собеседник не стал исключением.

— Прошлого повышения перевозчики практически не ощутили, поскольку сразу же подорожало топливо, — отметил В. Ковальчук. — В настоящее время готовим обоснование о повышении тарифа до 80 тенге. Чтобы мы могли поддерживать парк в нормальном состоянии, своевременно ремонтировать транспорт.

В прошлом году транспортники заявляли этот тариф, но в итоге утвердили 70 тенге. Действующий тариф не покрывает затрат, поэтому есть необходимость его пересмотреть в сторону увеличения.

Рассказал собеседник и о судьбе системы «Онай», которую планировали вводить на павлодарских автобусах.

— Система «Онай» удобна и выгодна, но в нашем нынешнем положении это непоколебительная роскошь, — говорит В. Ковальчук. — От 70 тенге я должен отдать 11 тенге обслуживающей фирме. Тогда мы автоматически выходим в минус, весь мой заработок, нужный на ремонт и восстановление автобусов, придется отдать кому-то. Пока эти затраты не совместимы с нашей арендой и доходами.

Чтобы выжить в сложной экономической ситуации, руководство автопарка отработывает различные источники пополнения доходной части.

— У нас есть пустующее здание, которое предлагаем в аренду, можем предоставлять и услуги автомойки, теплотоянкости для машин большого класса, частных автобусов, — отмечает собеседник. — То есть ищем сторонние заработки. Есть организации, которым требуется транспорт для развозки рабочих. Утром привез, вечером развез. Это очень выгодно. Сейчас мы развозим ценовые предложения по крупным предприятиям и ведем переговоры. В целом коллектив настроен оптимистично, люди хотят вернуть былые позиции предприятия, улучшить автопарк, все возможности для этого есть.

ПЕЧАЛЬНЫЙ ОПЫТ

Как говорят в отделе финансов, из всех предприятий, отданных на приватизацию, неудачей завершилась только попытка продажи автопарка. Деятельность предприятия за прошлый год была убыточной, это подтверждается аудиторской проверкой.

— На конец ноября прошлого года убытки автопарка составляли 198 миллионов тенге, — говорит руководитель городского отдела финансов Галима Муханова. — Фирма ТОО «Казахстанская строительная группа» не согласна с этой суммой и готовится провести свой аудит финансово-хозяйственной деятельности. Поэтому пока акт передатки стопроцентной доли участия в уставном капитале ТОО «Автобусный парк №1» в коммунальную собственность города Павлодара не подписан. Но есть решение суда, мы подали исполнительные документы судисполнителю. После подписания акта будем определять, причинен ли ущерб бывшим владельцем. Согласно договору купли-продажи акимат города вправе предъявить понесенные убытки от сделки. Пока у нас есть 200 миллионов тенге, это первоначальный взнос бывшего владельца.