

Александр ЮРОВ, генеральный директор МТК МУП «Воронежпассажиртранс»: «Вопрос сохранения и развития муниципального транспорта сегодня — один из самых актуальных в городском округе»

Похоже, городские власти решили серьезно заняться проблемами пассажирского транспорта в Воронеже. Поддержка этой сферы для мэра Сергея Колиуха и его команды сегодня является одним из приоритетных направлений в функционировании городского хозяйства. В чем причина столь пристального внимания мэрии к нынешней ситуации в транспортной системе? Каковы ее болевые точки? Что сделано за последнее время для ее развития? На эти вопросы региональному деловому изданию ответил генеральный директор МТК МУП «Воронежпассажиртранс» Александр Юров.

В столице Черноземья принята целевая программа развития городского пассажирского транспорта на 2009-2013 годы



Слева направо: Александр ЮРОВ, Александр Гусев, зам. председателя правительства Воронежской области и Сергей Колиух, глава городского округа город Воронеж

— Александр Иванович! На первый взгляд, работа пассажирского транспорта в Воронеже удовлетворительна. По крайней мере, его хватает — «Газели» и большегрузные автобусы идут непрерывным потоком, порой им даже не удается припарковаться на остановках. Так в чем причина волнений?

— Давайте посмотрим на ситуацию трезвым взглядом. Поверьте, она не внушает оптимизма. На самом деле, транспорта объективно не хватает. Нашему городу необходимо только одних стоместных единиц подвижного состава полторы тысячи. А сейчас ежедневно на линии выходят 1300-1400 единиц, причем из них большая часть — «Газели» автобусы типа «ПАЗ». Состояние подвижного состава, мягко говоря, оставляет желать лучшего. Большинство перевозчиков не имеют ни техники, ни производственных баз, а используют наемный транспорт и арендуют территории. И самое печальное — монопольное положение частного на рынке транспортных услуг, его исключительно коммерческий интерес приводят к отсутствию стабильности в транспортном обслуживании населения. Ведь предприниматели работают в погоне за прибылью, что вполне объективно. И, к сожалению,

мало кто гонится за качеством сервиса и безопасностью пассажиров. Вместе с тем, мэр признает, что без частного сегодня не обойдешься — город все на себя не возьмет. Но их необходимо дисциплинировать, создать определенные правила игры.

— Кстати, а какова доля муниципального транспорта во всей системе? Можно ли говорить о его конкурентоспособности по отношению к частным перевозчикам? Ведь диктовать условия и требовать игры по правилам можно только при наличии серьезной конкуренции.

— Никакой конкурентоспособности пока в принципе не существует. Это очень грустно, но доля муниципального транспорта сегодня — около 5 процентов. Остальные — частники. Подобного положения с муниципальным транспортом в других областных центрах нет. Например, в Липецке в общем выпуске подвижного состава на линию удельный вес муниципального транспорта составляет 56%, в Ярославле — 44%. Позиция Сергея Михайловича Колиуха достаточно четкая: доля муниципального транспорта в Воронеже должна составлять 25-30 процентов. Работа в этом направлении ведется, правда, хотелось бы добавить динамики этому процессу.

Далее. Серьезные опасения вызывает хаотичность, неупорядоченность работы всего пассажирского транспорта в целом. В данном случае речь идет об отсутствии планирования и диспетчирования. При правильном планировании должно быть определенное количество маршрутов, четкий график движения. Чтобы человек знал, что он 10 минут ждет, потом садится в автобус и уезжает. Сегодня, особенно в часы пик, есть риск простоя на остановке и полчаса, и час. В советское время маршрутная сеть была четко рассчитана. Целые институты считали пассажиропотоки — на заводы, в спальные районы, старались все учесть. Было серьезное, продуманное диспетчирование работы пассажирского транспорта. Мэр поставил конкретную задачу провести мониторинг пассажиропотока. И по его результатам, после тщательного анализа необходимо пересмотреть маршрутную сеть. Основная проблема — наличие огромного количества параллелей. Много маршрутов дублируется. Встаньте на любую остановку Московского проспекта, и вы запугаетесь в номерах маршруток. А человек приезжий и вовсе потеряется. Ситуацию усугубляет то, что на сегодняшний день практически весь транспорт сосредоточен на

ключевых магистралях города — на Московском проспекте, проспекте Революции и Ленинском, улицах 20-летия Октября, Ворошилова и т.п. Такого быть не должно. Ведь большинство так называемых малодеждных маршрутов явно обделены транспортом — частникам там работать просто невыгодно. И муниципалитет со своими хилыми активами вынужден эти бреши закрывать, выполняя социальный заказ. А вы говорите о конкуренции! Мы станем конкурентами, когда только стоместных муниципальных автобусов и троллейбусов у нас будет около 400-500 единиц. А пока мы имеем старые, полуразвалившиеся «Икарусы» и «Пазики».

— Кстати, на ваш взгляд, что является наиболее приемлемым для нормального функционирования транспортной сети — большое количество «Газелей» или наоборот, сокращение их числа и увеличение доли большегрузных автобусов в потоке?

— На мой взгляд, подвижной состав большой вместимости. А маленькие маршрутки должны работать «на подхвате», их число нужно уменьшать, особенно в центре города. Опять вспомню советские времена — был большой автобус, были маршрутки, проезд на которых стоил

намного дороже. Согласен, «Газель» маневреннее, быстрее. Но чтобы обеспечить нормальные перевозки и закрыть все бреши, их должно быть очень много, намного больше, чем сейчас. Делаем простой логический вывод: если увеличить количество маломестных маршруток, город просто задохнется в пробках. А нужно намного меньше. Говоря примитивным языком, они займут меньше места на улицах. Ведь Воронеж довольно специфический город, с точки зрения дорожной сети. У нас почти миллион населения, и вместе с тем, город очень компактный. Улицы узкие, с транспортным потоком не справляются. Необходимо строить магистрали-дублеры, разгружать центр. Но это уже отдельный разговор...

— И какие шаги власти планируют предпринять для выхода из кризиса? Расскажите подробнее: что конкретно в мэрии намерены сделать, чтобы увеличить долю муниципального транспорта в общем пассажиропотоке и упорядочить работу всех перевозчиков?

— Самое главное — принята муниципальная целевая программа развития городского пассажирского транспорта на 2009-2013 годы. Речь идет о довольно серьезном финансирова-

нии – его общий объем составляет 4275,9 млн. рублей. Четко прописаны основные цели программы – это повышение качества пассажирских перевозок в Воронеже, совершенствование системы управления городским транспортом, сохранение электрического транспорта, обеспечение сбалансированной работы перевозчиков всех форм собственности, повышение безопасности дорожного движения и улучшение экологической обстановки. Постепенно мы планируем внедрять новые технологии управления городским пассажирским транспортом, немало внимания будет уделяться работе диспетчеров – повторю, беспорядочное движение – одна из серьезнейших проблем. Далее, в программе в обязательном порядке предусмотрено развитие производственно-технической базы городского пассажирского транспорта и обновление подвижного состава. Так, на базе двух муниципальных ПАТП мы сейчас пытаемся взять в лизинг 50-60 автобусов. В прошлом году нам почти удалось провести эту сделку – но подошел кризис и мы, к сожалению, не успели. Хотя была хорошая договоренность... Сегодня пытаемся опять отработать этот вариант. В целом, на первом этапе реализации программы планируется приобрести 120 троллейбусов и 140 автобусов большой вместимости с использованием лизинговых схем, закупить станочное оборудование, реконструировать и восстановить троллейбусную контактную сеть, организовать обучение и переподготовку водительского состава.

– **Вы говорили о закупке троллейбусов и обновлении инфраструктуры электрического транспорта. Но ведь город практически лишился трамвая и троллейбуса! Насколько известно, почти все имущество МУП «Горэлектротранс» ушло в частные руки. Так имеет ли смысл восстанавливать? Ведь предвещающая администрация извлеклась от непрофильных активов?..**

– На мой взгляд, это как раз один из самых профильных активов. Не секрет, что во всем цивилизованном мире стараются максимально использовать электротранспорт. С точки зрения экологической безопасности, ему пока нет конкурентов. Так что восстанавливать троллейбус мы будем обязательно. Да, многое потеряно – 6 депо (три трамвайных, три троллейбусных), почти весь имущественный комплекс ушли в частные руки. Что касается трамвая, то у нас даже подвижного состава не осталось на сегодня, потому что по правилам эксплуатации и безопасности пассажирского транспорта его эксплуатировать просто нельзя. Мы видим, что он из себя представляет – 100 процентов износа. Рельсы тоже находятся в конкурсной массе – помните, прошлогодние скандалы с демонтажем рельсов на улице 20 лет Октября. По сей день идут суды!

– **А вы сами как относитесь к тому, что трамвай уходит из Воронежа?**

– Мы должны реально смотреть на вещи. Вот улица 20 лет Октября. По ней уже много лет не ходит транспорт. Прямо посередине улицы – импровизированная парковка. Где это видано? Причем мы понимаем, что трамвай не пойдет ни через год, ни через два, ни через пять. Да, когда-то трамвай был скоростным, быстрым транспортом. Но в силу объективных причин – узкие улицы, большая загруженность магистралей, пробки – ситуация изменилась. И чтобы иметь нормально функционирующий трамвай, сегодня необхо-

димо серьезно изменить подход, всю систему. В нынешнем своем виде трамвай существовать не может. Представьте себе Московский проспект с трамваем. Через каждые 800 метров он останавливается, открывается дверь, и выходят люди. В полуметре едут машины, и не каждая пропустит пассажира. Только с точки зрения безопасности – полный провал! Необходимо как-то огораживать трамвайные пути, делать переходы. И это лишь один аспект серьезной проблемы.

– **То есть, вы против трамвая?**

– Я «за». Но судите сами: для трамвая должна быть определенная выделенная линия, в стороне от транспортного потока. Или воздушная, или подземная. Нужен новый подвижной состав. Нужна серьезная инфраструктура. Более того, рельсов сегодня у нас осталось около 115 километров. И они изношены на 90 процентов. Производить их капитальный ремонт, по мнению специалистов, нецелесообразно и невыгодно. Проще их снять и установить новые. Но все упирается в финансирование. И потом, добавлю, что в результате конкурсного производства у нас многие конечные разворотные кольца проданы. На ул. Перхоровича их уже застраивают...

– **Наивный вопрос – почему так получилось? Был трамвай, был троллейбус. Потом пришли неизвестные люди и забрали все имущество себе. Слишком как-то все просто получается. А завтра также здание мэрии кто-нибудь заберет?**

– Не знаю, как и что в кулуарах там решалось, и что кому доставалось. Я не участник этого процесса. Мне тяжело судить, как вопрос решался. Но однозначно понятно, что позиция власти была нелогичной. Сейчас отношение в корне изменилось. Недавно мы вернули через суд часть троллейбусного депо на Космонавтов. Сейчас восстанавливаем его, и к 1 сентября планируем запустить. Это будет полноценное депо с выходом около 55-ти троллейбусов на линию.

– **То есть, можно говорить о постепенном возрождении троллейбуса в Воронеже?**

– В какой-то степени, да. В течение 2009 – 2011 годов планируется приобрести 200 троллейбусов – это уровень «советского» времени. Такого количества троллейбусов, на мой взгляд, Воронежу должно хватить. 21 троллейбус уже закупили. Правда, есть определенные сложности с водительским составом. Дело в том, что последние 15 лет водителей троллейбусов не обучали. Те, кто сейчас работает, в основном люди предпенсионного возраста. Нужны свежие кадры. Работа ведется: у нас есть технический колледж на 9 Января, у которого еще остались лицензии и права на обучение. Группу набрали – с первого апреля учатся 30 человек.

Так что троллейбус обязательно будет возрождаться. Постепенно планируется даже пересмотреть маршрутную сеть в пользу электротранспорта. Уже определены 12 ключевых троллейбусных маршрутов. Кстати, в случае параллельных, дублирующих маршрутах, приоритет будет отдаваться троллейбусам.

Так что в целом, развитие электротранспорта в программе четко рассчитано. К 2012 году на линии должны выйти 200 троллейбусов. И что немаловажно, планируется восстановить троллейбусное движение в Левобережной части города.

Даниил ЕНДОВИЦКИЙ,
зам.главного редактора
«ЭЖ-Черноземье»

Бюджет Воронежской области похудел на 10 миллиардов рублей

Но, по словам финансистов администрации, сокращения не коснутся ключевых отраслей социальной сферы

Объективная причина изменений в бюджетном законодательстве вызвана пресловутым экономическим кризисом, – говорилось на заседании правительства. Как отметил губернатор Алексей Гордеев, секвестры в той или иной степени коснулись всех субъектов РФ. Это неизбежность, продиктованная реальной экономической ситуацией. И если объективно уменьшается налогооблагаемая база и собираемость налогов, то, естественно, казна не будет исполнена по доходной части в полном объеме. Поэтому основная задача, которая стоит сегодня перед областными властями – сохранить стабильность: избежать серьезных спадов и больших кассовых разрывов.



Как доложила в ходе заседания руководитель департамента финансово-бюджетной политики Надежда Сафонова, в первую очередь, финансисты отошли от долгосрочного планирования. 9 апреля на федеральном уровне внесены изменения в бюджетный кодекс. Они предусматривают возможность принятия бюджета только на 2009 год, а плановый период 2010-2011 гг. отменяется: прогнозировать события в экономике на 2 или 3 года вперед в нынешней ситуации непросто.

В целом, **доходы** областной казны снижаются на 10 млрд. 455 млн. рублей (22.9 процента). Собственные доходы (налоговые и неналоговые поступления) будут сокращены на 31.9 процента. Основные источники, за счет которых идет падение, это налог на прибыль организаций и предприятий, а также подоходный налог.

Расходы уменьшатся на 9 млрд. 300 млн. рублей (15.6 процента). Как видно, доходы сокращаются в большей степени, чем расходная часть. В первую очередь, по словам г-жи Сафоновой, это связано с увеличением дефицита бюджета.

Итак, какие сферы жизнедеятельности региона затронет секвестр? В основном, сокращению подверглись капитальные расходы. Правительство вынуждено отказаться от строительства новых дорожных объектов социальной и инженерной инфраструктуры. Областная адресная инвестиционная программа сокращается на 1 млрд. 263 млн., дорожное хозяйство – на 880 млн. С капитального ремонта учреждений снято почти 90 процентов финансирования.

Кроме того, урезаны субсидии на так называемую сбалансированность муниципальных образований. Иначе говоря, местные бюджеты лишатся поддержки в 711 млн. рублей. Впрочем, как отметила Надежда Сафонова, неожиданностью для

муниципалитетов это не является – «так и было запланировано ранее».

Значительно изменится содержание госслужащих. Сокращение расходов в этой сфере напрямую связано с уменьшением поступлений доходов в консолидированный бюджет. А если падают доходы, урезаются и расходы на содержание чиновников. В первую очередь, сокращение произойдет за счет экономии на фонду заработной платы. Например, премию за первый квартал 2009 года госслужащие не получили. Второй аспект – текущая реорганизация структуры областной администрации. Губернатор Алексей Гордеев поставил задачу сократить количество должностей. И третий источник – экономия на коммуналке, капитальном ремонте, оборудовании и т.п.

Тем не менее, при нынешнем довольно серьезном секвестре бюджета, говорит Надежда Сафонова, ряд отраслей никак не пострадают. В первую очередь, речь идет о средствах, направленных на выплату заработной платы работникам бюджетной сферы; социальное обеспечение населения, страховые платежи, стипендии и т.п. – с этих статей не будет снято ни копейки. Более того, здесь наблюдается определенная положительная динамика: прирост по этим направлениям по сравнению с 2008 годом составил 1 млрд. 770 млн. рублей (15.6 процента). Далее, в неприкосновенности останутся первоочередные расходы – питание в школах и детских садах, медицина, связь, ГСМ, транспорт. (Предусматривается повышение на 11.8 процента).

Полным рублем заложена выплата субсидий малоимущим, выплата по кредитам и т.п.

Сфера сельского хозяйства также не пострадает.

«Бюджет, который мы вносим на рассмотрение областной думы, реально исполним – по доходам. Обсуждение его параметров прошло со всеми распоряжениями кредитов, руководителя-

ми департаментов, состоялось несколько заседаний правительства. Разумеется, к вынужденному секвестру мы подошли со всей ответственностью, была проведена серьезная работа. Безусловно, такие сокращения серьезно повлияют на развитие области. Но в то же время, есть определенный оптимизм и надежда на стабильность. Все-таки резервы пока еще существуют.

В настоящее время идет плановое, ожидаемое с учетом секвестра поступление доходов. Все расходные полномочия выполняются в полном объеме, в соответствии с прогнозными оценками. Каждый квартал мы проводим тщательный мониторинг бюджета, и сильных кассовых разрывов, скорее всего, не ожидается. Дело в том, что Воронежская область провалилась в экономике затронули в меньшей степени, чем ряд других регионов. Сегодня на федеральном уровне существует определенная градация территорий на менее пострадавшие, пострадавшие и сильно пострадавшие. Мы находимся примерно посередине. В первую очередь, это связано с сильной диверсификацией нашей экономики (около 200 отраслей). Мы не зависим от одного или двух ключевых предприятий, как это происходит в Липецкой области (с ноября Новолипецкий металлургический комбинат почти остановился, и выпадающие доходы там оказались довольно серьезными – **ЭЖЧ**). У нас же поступление доходов более-менее прогнозируемо», – прокомментировала ситуацию Надежда Сафонова.

Стоит упомянуть еще один немаловажный момент: скоро наступает отпускной период учителей. В правительстве обещают выплатить отпускные опережающими темпами и в полном объеме. Это около 2 млрд. 200 млн. рублей.

Даниил ЕНДОВИЦКИЙ,
зам.главного редактора
«ЭЖ-Черноземье»

УТОЧНЕНИЕ РЕДАКЦИИ

В статье «В столице Черноземья усиливается политическая конкуренция в преддверии больших выборов» речь шла не о действующем главвраче Таловской ЦРБ Воронове В. Л., а о бывшем – Мартынове В.М., который возглавлял больницу в период с 1980 по 2006 год и которому депутат облдумы Лесных Р.А. обещал, но не оказал финансовую помощь для райбольницы.