



Выведет ли мэрия «Воронежпассажиртранс» из транса?

Окончание.
Начало на 1,3 стр.

**«Доктор, я умираю!
Помогите!» —
«Ну, это мы мигом!»**

«Экономика и жизнь — Черноземье» уже писала о трудностях, которые испытывает муниципальный транспорт в Воронеже. В комментарии нашей газете Дмитрий Крутских заявил, что убыточность предприятия напрямую связана с его руководством и только его отставка приведет к какому-либо положительным изменениям.

Итак, отставка состоялась. В июле этого года на посту директора «Воронежпассажиртранса» Александра Юрова сменил известный экстравагантный депутат Андрей Зоткин, который на протяжении нескольких лет выполняет функции «антикризисного менеджера» для проблемных МУПов. До «Воронежпассажиртранса» Сергей Колиух на правлял господина Зоткина в МКП «Производственное объединение по обращению с отходами», а затем — в МУП «Спорт-комплекс «Олимпик». Андрей

Зоткин, личность в регионе достаточно известная, сменил не менее десяти мест работы, попробовал себя в качестве слесаря, бизнесмена, депутата и не только. В общем, человек опытный. Заявив газете «Коммерсантъ», что, согласно его представлениям, на долю МКП «Воронежпассажиртранс» должно приходиться 35-40% пассажирских перевозок, господин Зоткин уже приступил к введению «реформаторских» мер.

Для муниципального транспорта существует еще одна серьезнейшая проблема, о которой почему-то часто забывают, а именно — острая нехватка кадров: водителей троллейбусов, механиков, грамотных руководителей высшего звена. Эту проблему весьма своеобразно начал «решать» новый «антикризисный менеджер»: он просто уволил 140 работников, в том числе и самых опытных специалистов, которых в данный момент (а возможно, и в ближайшем будущем) просто нечем заменить. Многие предпочли уйти сами, потому что у предприятия, по мнению сотрудников, просто нет будущего.

Вячеслав Пожидаев, теперь уже бывший главный энергетик депо № 1, человек с тридцатилетним стажем, десять из которых был на руководящей должности, говорит, что покинул «Воронежпассажиртранс» с болью в сердце. На вопрос о причинах увольнения ответил профессионально: «Да потому что полный тупик!»

— У муниципального транспорта нет будущего, все разваливается, — не скрывая возмущения, говорит Вячеслав Михайлович. — За последний год не было закуплено ни одного нового троллейбуса, но дело не только в этом, а в том, что надо было создавать коллектив, потому что новых специалистов почти нет. Индивидуальное обучение водителей троллейбусов и других работников — это сложный, затратный, длительный процесс. Когда я работал, то боролся за каждого сотрудника. С Юровым (бывшим директором МКП «Воронежпассажиртранс») тоже было непросто: он требовал невозможного, а именно — за два месяца построить депо. Коллектив у нас в основном пенсионный, так что мы совершили не-

возможное. А то, что происходит там в последние месяцы, не укладывается ни в какие рамки. Новый директор сдал в аренду все, что можно, а мне вменил в обязанность «собрать дань» с киосков и прочих объектов, которые подключены к тяговым подстанциям троллейбусной сети. Не закупается материалы, не производится ремонт. А начал Зоткин с того, что уволил 140 сотрудников, в том числе и лучших специалистов, людей с колоссальным опытом, заменить которых просто нечем. Скоро там останутся одни дилетанты, начнутся обрывы на линиях, троллейбусы просто встанут.

Неизвестно, чего именно хотел достичь господин Зоткин такими мерами, но это не очень напоминает заботу о предприятии. Прогнозируемый убыток МКП «Воронежпассажиртранс» на 2010 год составляет 53,3 миллиона рублей, региональные власти хотели вмешаться в ситуацию, но передумали, а муниципальные ограничились полумерами, хотя такого «больного», как муниципальный транспорт, невозможно вылечить за один год, тем более в условиях,

когда заинтересованные лица прикладывают усилия, чтобы выздоровления не состоялось.

Тогда зачем было объявлять о возрождении электротранспорта, вкладывая деньги, закупать технику, оснащать горожан, в конце концов? Вспоминается печальная история воронежского трамвая: незадолго до его ликвидации тоже были возобновлены несколько маршрутов, в летнее время были открыты специальные рейсы для дачников и т.д. Может быть, и эта попытка возрождения троллейбусов — не более чем предсмертная конвулсия? Яркие примеры Белгорода и Волгограда доказывают то, что электротранспорт при правильной организации и создании нормальных условий для его функционирования может успешно работать и приносить прибыль. Или Воронеж настолько коррумпирован, что интересы дельцов на транспортном рынке важнее, чем потребности целого города, его экология, безопасность граждан, эстетичный вид, наконец?

Александра АРХИПОВА,
обозреватель
«ЭЖ-Черноземье»

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Пять уязвимых мест воронежского мэра могут перечеркнуть его политическую перспективу?

Город Воронеж находится в ожидании перемен, и это ожидание связано не только с общефедеральными политическими трендами, но и с неопределенностью перспективы относительно того, кто будет кандидатом на пост мэра в марте 2012 года. И этот вопрос, учитывая начинающийся цейтнот, уже обсуждается в кулуарах ведущих политиков и региональной политической власти. И здесь возникает серьезная дилемма, которая имеет под собой объективные и субъективные основания.

С одной стороны, выбор в марте 2008 года Сергея Колиуха мэром города Воронежа стал безусловным благом для почти

миллионного мегаполиса. Новый мэр не только смог с пользой для города найти общий язык с далеко не самым эффективным тогдашним воронежским губернатором Владимиром Кулаковым, но и с пришедшим на смену деятельным и креативным Алексеем Гордеевым. Стали решаться многие социальные проблемы и вопросы благоустройства, у города появилась стратегия социально-экономического развития, впервые за 20 лет Воронеж стал территорией социальной и политической стабильности. Но...

Эта стабильность не вылилась в эффективную работу на прорывных участках развития городского хозяйства. Серьезных экономических сдвигов пока не про-

изошло. Конкурентные преимущества мэра стали балансироваться оборотными качествами его характера: излишней терпимостью к своим чиновникам, отсутствием высокой требовательности и волевого динамизма в принятии решений. Более того, на сегодняшний день у мэра отчетливо видны пять уязвимых мест в функционировании городского хозяйства и в стиле управления. И наиболее проблемные сегменты — это муниципальный транспорт, система ЖКХ, определяющий характер «дружественных связей» в системе муниципального управления и др. Однако это пока не резко бросается в глаза. Причины — на фоне не очень успешной работы обла-

стных властей (губернатор не в счет), безысходности в деятельности большинства органов местного самоуправления властная вертикаль С. Колиуха выглядит сейчас неким островком относительного позитива.

Вне всякого сомнения, Сергей Колиух — умный и талантливый руководитель, и он не может не видеть того, что происходит. Вопросы лишь в том, хочет ли он это изменить или нет, сможет ли это сделать или нет? А управленческий слой Воронежа и высший эшелон региональной политической власти в отношении мегаполиса стоит перед выбором: что лучше — политическая стабильность в сочетании с небольшим, но позитивным со-

циально-экономическим развитием, предсказуемость С. Колиуха как политика или возможный эксперимент по выдвижению нового кандидата в градоначальники с непредсказуемыми последствиями для системы городской власти и с еще более непредсказуемым управленческим эффектом.

А вдруг политический формажор для мэра? К примеру, если будет нанесен удар по одному из имеющих свои интересы в транспортной бизнесе и других отраслях муниципальной экономики политических спонсоров С. Колиуха. Удар, к которому морально и информационно городская власть не готова. Что тогда?

**ЭКОНОМИКА
И ЖИЗНЬ
ЧЕРНОЗЕМЬЕ**

Учредитель:
ЗАО ИД «Экономическая газета».
Издатель: ООО РИА «Черноземье».
И.о. главного редактора — А. В. Гончарук.

Председатель редакционного совета:

Д. Н. Нечаев,
доктор политических наук (г. Воронеж),

Члены редакционного совета:

И. В. Деревякин, директор ООО РИА
«Черноземье» (г. Воронеж),

Д. А. Ендовицкий, проректор
Воронежского государственного

университета, доктор
экономических наук, профессор,

Т. А. Иванова, главный редактор газеты
«Экономика и жизнь» (г. Москва),

А. А. Левченко, начальник
департамента экономического развития
Белгородской области,
заместитель председателя правительства,

С. Н. Салогубов, заместитель главы
администрации Липецкой области,

А. М. Сысоев, экономист, депутат
Государственной Думы РФ (г. Воронеж),

Л. И. Федорова,
начальник управления
экономической политики
администрации Тамбовской области.

♦ — материалы, отмеченные
данном знаком, публикуются
на правах рекламы.

Телефоны редакции:
(4732) 73-11-87,
факс (4732) 51-26-05.

Адрес редакции:
394005, г. Воронеж,
Московский пр-т, 143Б.

E-mail:
ekonomik@list.ru

Размещение рекламы:
(4732) 73-11-87.

Общий тираж изданий
ИД «Экономическая
газета» (г. Москва) —
1 000 000 экз.

Отпечатано
в ОАО «ИПФ «Воронеж», 394077,
г. Воронеж, ул. Г. Лизюкова, д. 2.

Заказ № 3253.

Газета зарегистрирована
в Министерстве печати
и массовой информации РФ
Рег. №77-5209