

# Муниципальный транспорт принимает вызов

**Ярославское ПАТП-1 готовится работать в конкурентной среде. Предприятие закупает новую технику, снижает кредиторскую задолженность и увеличивает зарплату персонала без увеличения тарифа на проезд.**

**Об этом шла речь на пресс-конференции, которая состоялась на территории предприятия 2 июля**

## Режим экономии и курс на качество

Открыл пресс-конференцию мэр Ярославля Владимир Волков. Перед общением с представителями СМИ он ознакомился с реконструкцией предприятия и обновлением его ремонтно-эксплуатационной базы.

— Третий раз я посещаю ПАТП-1 и могу отметить множество положительных тенденций, — сказал Владимир Волков. — Обновляется и ремонтируется подвижной состав, повышается заработная плата персонала, ушли в прошлое срывы выхода автобусов на линию. Будем надеяться, что это только начало перемен к лучшему.

О том, как на предприятии идет оптимизация и одновременно совершенствование обслуживания населения, рассказал генеральный директор ПАТП-1 Алексей Власенко. В основе повышения эффективности прежде всего рациональное использование имеющихся активов. К примеру, перевод АЗС предприятия на аренду позволил сэкономить 350 тысяч рублей и получить 250 тысяч чистого дохода. Кузовной ремонт дает возможность не только продлить жизнь старым автобусам, но и заработать на сторонних заказах. Так, впервые в истории на ремонтной площадке ПАТП-1 расположился троллейбус ЯрГЭТ.

Повышается качество работы и самого предприятия. Например, мелкий ремонт автобусов будет организован теперь на двух отстойно-разворотных площадках во Фрунзенском районе (поселок Куйбышева) и Дзержинском (15-й микрорайон). Это позволит мобильной бригаде слесарей устранять мелкие неисправности прямо на конечных точках маршрутов. Что гораздо экономичнее, чем гнать машину через весь город, чтобы поменять лампочку габаритного огня, как это было принято до сих пор. Все это позволяет хоть по-

немногу, но экономить — кредиторская задолженность ПАТП-1 по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снизилась с 90 до 15 миллионов рублей.

Алексей Власенко рассказал, что в этом году будут окончательно отданы лизинговые платежи за автобусы, приобретенные в 2014 и 2017 годах. Предприятие продолжает обновление материальной базы — уже на подходе десять новых автобусов большой вместимости ЛИАЗ 429260. Они оборудованы информационными табло и кондиционерами и полностью соответствуют самым высоким требованиям, предъявляемым к современному общественному транспорту.

Всего же сегодня на линию выходит 136 единиц транспорта от ПАТП-1. В ближайшее время их количество должно вырасти настолько, чтобы именно муниципальный общественный транспорт стал основным в нашем городе.

— Сегодня наша главная задача — так оптимизировать маршрутную сеть, чтобы при нормативной загрузке автобуса наш транспорт был доступнее на остановках, чем коммерческий, — подчеркнул Алексей Власенко. — Это позволит нам составить коммерческому транспорту достойную конкуренцию. Сегодня, к сожалению, маршрутки выигрывают у нас именно по этому параметру — они ходят чаще. Соответственно пассажиры выбирают тот транспорт, который приходит первым.

## Пассажирам — максимальный комфорт

Оптимизация уже затронула некоторые маршруты: к примеру, 72-й автобус снова ходит по Большой Октябрьской, а не по Которосльной набережной, а 78-й по просьбам жителей Дзержинского района в скором времени перестанет заходить в поселок Промышленный. Кроме того, маршруты 21 и 21т с сегодняш-

него дня вновь будет обслуживать муниципальное автотранспортное предприятие.

Журналисты поинтересовались, будут ли заволжан, живущих в одном из самых отдаленных районов Ярославля — на Резинотехнике, снова возить автобусы большой вместимости.

— Для того чтобы ответить на этот вопрос, мы должны во всех деталях разобраться с пассажиропотоком, — пояснил первый заместитель директора ДГХ Сергей Волканевский. — При пиковых нагрузках здесь, безусловно, будет окупаться и автобусы большой вместимости. Есть вероятность того, что в моменты затишья эти же автобусы будут «перевозить воздух», то есть работать в убыток. Но в любом случае, какое бы решение мы ни приняли, здесь будут работать автобусы, которые рассчитаны на обслуживание маломобильных групп населения и людей, перевозящих, например, детские коляски. Первоочередная наша задача в том, чтобы обеспечить всем пассажирам максимальный комфорт.

К слову, вся приобретаемая сегодня техника соответствует и этому параметру. Причем транспортники довольно внимательно относятся к качеству поставляемого транспорта. Так, сегодня на улицах города обкатываются два минских автобуса — большой и средней вместимости. Только после всесторонней оценки их работы будет принято решение о сотрудничестве с МАЗом.

## Новым автобусам — новые улицы

Планы предприятия связаны не только с оптимизацией затрат и приобретением новой техники, но и с изменением режима ее работы. И здесь уже недостаточно усилий только самого предприятия.

— Дальнейшие планы мы связываем с развитием улично-дорожной сети в Ярославле, — рассказал директор ПАТП-1. — Мировой опыт и практика наших крупных городов свидетельствуют,



что общественный транспорт становится конкурентоспособным тогда, когда движется по выделенным полосам. Сейчас речь не идет о том, чтобы сделать это повсеместно. Но при очередной реконструкции трех крупнейших транспортных магистралей — Московского проспекта, проспектов Фрунзе и Авиаторов — необходимо предусмотреть возможность полноценной работы общественного транспорта по выделенной полосе. К сожалению, без реконструкции это сделать невозможно, что подтверждается негативным опытом, который мы получили при попытке организовать такую полосу на Московском проспекте.

## О трамвае в центре города

На пресс-конференции представители СМИ получили возможность задать вопросы директору еще одного муниципального транспортного предприятия — ЯрГЭТ — Ильхаму Худиеву. И, конечно, самый первый — о проекте продления трамвайных маршрутов в исторический центр города — до площадей Волкова и Красной.

— Возвращение трамвая в центр Ярославля рассматривается скорее как стратегическая идея, — пояснил генеральный директор АО ЯрГЭТ Ильхам Худиев. — Конечно, нужно все просчитать. Но именно как идея это вполне укладывается в современную схему развития городов. В Европе, да уже и кое-где в России, трамвайное полотно монтируется так, что не мешает остальному движению. Более того, иногда именно на трамвайных путях и обустраиваются выделенные полосы для движения общественного транспорта. Помимо развития трамвая есть пла-

ны восстановить движение троллейбуса маршрута № 2: контактную сеть можно восстановить довольно быстро, проспект Дзержинского сегодня модернизируется, а потребность в муниципальном транспорте в Северном жилом районе остается весьма серьезной.

## Ставка на развитие

Ильхам Худиев рассказал собравшимся, что, несмотря на финансовые трудности, АО «Яргорэлектротранс» также делает ставку на активное развитие. Речь идет о ремонте тяговых подстанций, обновлении подвижного состава.

— За последние годы субсидирование АО «Яргорэлектротранс» со стороны города значительно уменьшилось. Это напрямую сказалось на убыточности предприятия: по итогам 2018 года убытки составили 59 миллионов рублей. Тем не менее уровень прибыли АО «Яргорэлектротранс» растет интенсивнее, и это дает основания говорить об улучшении «самочувствия» предприятия, — отметил Ильхам Худиев. — Во многом этого результата удалось добиться благодаря содействию городских властей. В частности, увеличилось финансирование амортизации подвижного состава. Благодаря этому в парке предприятия в 2019 году появилось сразу семь новых троллейбусов ВМ3-5298 «Авангард». Это фактически первое обновление подвижного состава за последние 10 лет. А в планах — приобретение еще 20 троллейбусов. Однако же главное положительное изменение касается оплаты труда сотрудников предприятия. По поручению мэра Ярославля Владимира Волкова руководство АО «Яргорэлек-

тротранс» с 1 июля повысило размер оклада водителям трамваев и троллейбусов на 20%. Вскоре повышения зарплаты могут ожидать и остальные категории рабочих, далее — инженерно-технический состав предприятия.

## Стоимость проезда остается прежней

Мы задали ряд актуальных вопросов первому заместителю директора департамента городского хозяйства — начальнику управления городского пассажирского транспорта мэрии Ярославля Сергею Волканевскому. В частности, о стоимости проезда, возможное повышение которой ярославцы уже давно обсуждают в соцсетях.

— Стоимость проезда в общественном транспорте остается 23 рубля, — заявил Сергей Волканевский. — Вопрос очень серьезный, он находится в проработке. Пока никакие решения не приняты.

Сергей Волканевский ответил и на вопросы о переводе всех перевозчиков на регулируемый тариф. В мэрии подготовлен проект постановления, которое предполагает плавный перевод маршрутов с нерегулируемым тарифом на регулируемый. Автобусы малой вместимости останутся, но будут ездить по единым правилам, в основе которых лежат соблюдение расписания и предоставление льгот. Реформу планируют начать в 2021 году. Сейчас проработка проекта ведется совместно с регулирующими и надзорными органами, общественниками и предпринимателями сообщества. Все заинтересованные лица могут ознакомиться с проектом на официальном портале города Ярославля, внести свои замечания и предложения.

**Анатолий КОНОНЕЦ,  
Иван ПЕТРОВ**

Фото Анатолия КОНОНЦА