

Новая жизнь ПАТП-1

За последнее время ярославское ПАТП-1 существенно изменилось: налажен почти стопроцентный выпуск автобусов на линию, повышены зарплаты сотрудникам, значительно расширен автопарк. Это ключевые задачи, которые за достаточно короткий срок удалось решить руководителю Алексею Власенко. На днях он покинул пост директора ПАТП-1, передав эстафету позитивных перемен Сергею Завьялову. Какие же перемены произошли на предприятии с конца 2018 года, когда его возглавил Алексей Власенко, и каковы планы на будущее? На эти вопросы откровенно ответил теперь уже экс-руководитель ПАТП-1

■ **ЕКАТЕРИНА ЛАСТОЧКИНА**

— **Алексей Александрович, вы возглавили ПАТП-1 в декабре 2018 года. Какие задачи тогда перед вами поставили?**

— Да, я проработал в ПАТП-1 чуть больше полутора лет. Когда приходил на предприятие, передо мной стояли задачи по оптимизации работы, выхода из финансового кризиса.

— **Все из задуманного тогда удалось осуществить?**

— Мы оптимизировали работу ремонтной зоны, восстановили работу кузовных цехов, сорок процентов подвижного состава привели в рабочее состояние, закупили больше ста единиц новых машин, в два раза увеличили выпуск автобусов на линии, слесарям, кондукторам, водителям подняли зарплату на сорок процентов. Но я не считаю все это своим достижением, это коллективная работа. А вообще у нас разработан долгосрочный план. Первый этап, предполагающий оптимизацию ПАТП-1 и ЯрГЭТ, мы прошли. Сейчас готовимся ко второму этапу — для оптимизации работы, расходов объединяем два предприятия. А далее, на третьем этапе, намечена оптимизация маршрутной сети. Думаю, на весь этот процесс уйдет года четыре, после чего начнется нормальная текущая работа предприятия.

— **Если первый этап, можно считать, позади, значит ли это, что у нас все маршруты укомплектованы новыми машинами?**

— Ну почему же, модернизация подвижного состава не завершена. У нас в планах и на 2021 год закупка нового транспорта. В национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» есть новое

направление, связанное с модернизацией подвижного состава. В нее на 2021 год по квоте мы заявили покупку 72 автобусов и 26 троллейбусов. Шанс на то, что мы попадем в программу, вполне реален, и в этом случае мы сможем заключать лизинговые договоры со скидкой 60 процентов и без первоначального взноса.

Что же касается трамваев, то у нас большой износ электротранспорта. Мы получили часть подвижного состава из Москвы. В сравнении с тем, что было у нас, это совсем другой уровень трамваев. Это современные низкопольные трамваи. Для понимания: один новый низкопольный трамвайный вагон стоит 69 миллионов рублей, а нам нужно их минимум 50. Можете подсчитать затраты на обновление трамвайного парка. И это без учета новой контактной сети, рельсов и всего остального.

— **Когда-то ПАТП-1 было очень крупной компанией, которая строила дома для своих сотрудников...**

— Это действительно так. Но не надо забывать, что, по сути, предприятие было монополистом на рынке. Сейчас же есть множество частных компаний, и для экономики это хорошо.

— **А можно вернуть былую мощь предприятия?**

— Мы, конечно же, будем стремиться к этому. ПАТП-1 уже больше 70 лет. В период расцвета выпуск автобусов на линию у предприятия было больше 370 единиц. Была своя база, где собирались автобусы. То есть поступали комплектующие, и из них в Ярославле собирали автобусы. Сейчас один такой автобус мы хотим восстановить, он будет находиться в музее нашего предприятия.

— **А когда вы пришли, каким было предприятие?**



↓
Алексей Власенко.

— В парке было около 100 автобусов. Тридцать процентов из них на линию не выпускали, поскольку не было запчастей к ним. С такой регулярностью выпуска пассажиров, конечно, уходили на другие виды транспорта, в том числе и маршрутные такси. Сейчас мы выпускаем на линии около 200 автобусов. То есть за полтора года увеличили работоспособность предприятия в два раза. Регулярность выхода транспорта нормальная — около 97 процентов. И пассажиры уже ждут автобусы маршрутов ПАТП-1, ведь транспорт работает регулярно, качество подвижного состава улучшилось. Обновили более трети парка. А если считать с капитальным ремонтом, то технику обновили на 50 – 60 процентов.

При этом ремонтная зона осталась с тем же количеством людей, но мы привлекли более серьезных специалистов. Но предприятие может работать и на мощность в 400 – 500 автобусов, это даже больше, чем нужно для города. Мы пошли по пути создания бренда транспорта города. Автобусы оформлены в бело-синие-красные цвета.

Еще одно важное нововведение — это безналичная оплата проезда на всех маршрутах муниципального транспорта.

— **А что будет с проездными?**

— Работа ведется. В ближайшее время будет разработана новая концепция проездных билетов. Ее уже озвучит Сергей Завьялов. Плюс рассматриваем возможность уйти от кондукторов и поставить валидаторы на турникеты. В ближайшее время сделаем пилотный проект на одном из маршрутов и запустим его в тестовом режиме.

— **Но Москва поставила турникеты, а потом убрала их...**

— Это был их этап развития транспортной системы. Турникеты в Москве существовали в течение двенадцати лет. Люди приучались заходить через переднюю дверь, оплачивать, проходить в салон. Москвичи поняли, что есть ответственность за оплату проезда. И теперь в столице пришли к пониманию того, что пора снимать турникеты и переходить к следующему этапу. Мы же еще только к этому подходим. У нас пока деньги за проезд собирают кондуктора. А их нехватка — 15 процентов. И в результате в час пик значительное количество пассажиров едет «зайцем».

— **А что можно сказать об улучшении условий труда сотрудников? Вы уже упомянули об увеличении зарплат. Но ведь этим все не ограничилось?**

— С прошлого года начали развивать социальное направление работы. Например, 30 детей сотрудников нашего предприятия побывали в Москве на кремлевской елке. А еще по примеру новогоднего троллейбуса, крайне популярного аттракциона, куда не хватало билетов даже работающим на предприятии, мы сделали новогодний автобус. Он бесплатно возил детей наших сотрудников. И туда же мы пригласили воспитанников трех детских домов Ярославля. Кроме того, 40 человек по линии профсоюзов отправили в санатории. Детей сотрудников отправляем в лагерь.

— **Можете сказать несколько слов о вашем преемнике?**

— Сергей Завьялов — молодой и перспективный руководитель, который рвется в бой. Вот и приняли решение поставить его во главе предприятия. Именно ему предстоит заниматься новым этапом развития транспорта в городе — объединением предприятий и модернизацией маршрутной сети.

— **А какой она будет, новая маршрутная сеть?**

— Модель маршрутной сети уже существует. В следующем году запланированы изменения по маршрутной сети коммерческого сектора перевозок. Как раз заканчивается большинство свидетельств, выданных на пять лет. У мэрии как заказчика перевозок есть возможность некоторые маршруты пересмотреть, изменить схемы движения. В конце этого года уже будет принято окончательное решение, какие маршруты отменят, какие оставят, какие изменят. Сейчас у нас есть дублирование социальных и коммерческих маршрутов. Пассажиропоток перераспределяется, и социальные маршруты оказываются нерентабельными. Задача — без ухудшения качества перевозок перераспределить маршруты так, чтобы приоритет оказался у муниципального транспорта. Однако коммерческий сектор перевозок, конечно, останется. Конкуренция на рынке всегда важна. ■



↓
Слесарям, кондукторам, водителям ПАТП-1 подняли зарплату на 40 %.