

«Необходимо предусмотреть 100 млн рублей ежегодно на лизинг новых трамваев»

Муниципальное предприятие «Пермгорэлектротранс» (ПГЭТ) уже три года реализует план финансового оздоровления. Сейчас оно расплатилось по старым долгам, вошло в нормальный режим работы, и можно говорить о его развитии. О том, как реализовывался план финансового оздоровления предприятия, какую технику намерено закупать его руководство и как власти Перми будут развивать трамвайную сеть, рассказал начальник городского департамента дорог и транспорта Илья Денисов.

– Уже несколько лет ПГЭТ реализует план финансового оздоровления предприятия. Насколько успешно это удается делать? Удалось ли выйти на точку безубыточности, как изначально было предусмотрено планом?

– План финансово-хозяйственной и оздоровительной деятельности появился у нас примерно три года назад. Он был разработан в связи с предбанкротным состоянием предприятия. План подразумевал, что мы должны выйти на точку безубыточности. В данном случае речь шла о том, чтобы текущая деятельность МУП с учетом субсидии складывалась в ноль либо приносила прибыль. Субсидия является ежегодной. При принятии тарифа на проезд в городском общественном транспорте в размере 20 руб. экономически обоснованный тариф на проезд в электротранспорте составлял 36 руб. Соответственно 16 руб. с каждой поездки администрация Перми выплачивает ПГЭТ в виде субсидии.

Кроме того, для вывода предприятия из предбанкротного состояния из городского бюджета была выделена дополнительная финансовая помощь для сохранения «Пермгорэлектротранса» – около 220 млн руб. Эти средства были необходимы для того, чтобы расплатиться с долгами за 2012–2013 годы, в частности погасить задолженность по налогам, в пенсионный фонд, поставщикам запчастей. Дополнительная финансовая поддержка была распределена на два года, поэтому у ПГЭТ была возможность расплачиваться и за счет собственных средств.

Могу констатировать, что на 1 апреля 2017 года предприятие полностью выполнило ту задачу, которая ставилась, когда выделялись дополнительные средства. Оно вышло в нормальный режим работы.

– За счет чего сокращаете убытки МУП?

– Мы сосредоточились на профильной деятельности предприятия. Оно создано для перевозки пассажиров, и должно зарабатывать именно этим. Все остальное вторично. Считаю, что мы сделали правильный выбор, не пытаясь получить дополнительный доход где-то «на стороне». Мы досконально просмотрели все статьи расходов и доходов. Например, стало понятно, что имеющиеся на балансе МУП автобазы на Энергетиков, 50, и Ижевской, 25, генерируют убытки. Поэтому в плане финансово-хозяйственной деятельности было предусмотрено, что в 2017 году эти объекты будут переданы в муниципальную казну. Есть профессионалы,

которые занимаются управлением имуществом. А для ПГЭТ это непрофильная деятельность. Заниматься ею нецелесообразно, потому что нужно содержать штат сотрудников, которые будут обслуживать недвижимость, плюс целый финансовый отдел, который ведет всех арендаторов и контрагентов.

Решение о продаже базы на Энергетиков, 50, было озвучено еще пару лет назад. В прошлом году мы проводили оценку имущества и пытались его реализовать, но финансовый кризис слишком низко опустил цены на коммерческую недвижимость. Поэтому посчитали, что надо запустить процесс заново. Мы передаем комплекс департаменту имущественных отношений, и уже он будет готовить объект к продаже.

Все арендаторы заранее получили уведомления. С ними были расторгнуты отношения. На этот переходный период мы предложили арендаторам заключить временные договоры. Еще одна альтернатива – переехать на Ижевскую. Многие согласились либо на первый, либо на второй вариант. Недовольство отдельных арендаторов этим процессом – искусственно созданная ситуация. Частным перевозчикам было хорошо и комфортно находиться на Энергетиков, 50, и при этом не платить большие суммы за содержание всей базы. А комплекс занимает целых пять гектаров, и один земельный налог уже создает серьезную финансовую нагрузку. В целом же предприятие ежемесячно получало убыток от 800 тыс. до 1,4 млн руб., в зависимости от времени года. То есть примерно 10–12 млн руб. убытков по году приносила только одна база.

База на Ижевской, 25, до конца года тоже будет передана в казну. Но продавать объект не планируется. Ситуация по этой площадке отличается от той, что на Энергетиков, 50. Там другая структура имущественного комплекса. На Ижевской находится многопрофильная площадка, которая предоставляет и стояночные места, и ремонтные цеха, и складские помещения. Поэтому здесь нет такого большого убытка, и в какие-то периоды база даже выходила в плюс. Кроме того, за последние три года в эту базу вложено много средств, они были потрачены на видеонаблюдение, ужесточение пропускного контроля. Каждый объект получил новый техпаспорт. Мы привели имущество в порядок, и теперь передаем его профессионалам, которые будут выстраивать отношения с арендаторами.

– Как повлияли масштабные ремонтные работы этим летом,



в том числе на Северной дамбе, на деятельность предприятия и на его финансовые показатели?

– Планы выхода на безубыточность предусматривают, что предприятие работает в нормальном режиме 365 дней в году. Но есть факторы, которые влияют на экономическую составляющую – в том числе закрытие Северной дамбы на капитальный ремонт. Мотовилиха оказалась полностью отрезана от трамвайного сообщения. А это серьезный транспортный поток, формирующий значительную часть доходов предприятия.

Действительно, из-за Северной дамбы мы уходим в минус от планов по доходам. Это доходы от основной деятельности, и их нечем заместить. Поэтому когда мы в конце года будем смотреть итоги финансово-хозяйственной деятельности, будем учитывать этот объективный фактор. Из-за ремонтных работ на дамбе выпадает три месяца работы в полном объеме. По предварительным оценкам, предприятие недополучит примерно 30–40 млн руб. Кроме того, из-за замены коммунальных сетей на улице Пушкина частично закрыто троллейбусное движение. Это тоже влияет на доходную часть. Но это объективные обстоятельства. В целом же мы планируем вернуться к точке безубыточности и развивать предприятие дальше.

– Как планируете развивать ПГЭТ? Будете ли пополнять транспортный парк?

– Мы наметили развитие по нескольким направлениям. Будем обновлять подвижной состав, наращивать объемы ремонта трамвайных путей, создавать новые направления. В том году мы закончили лизинговые платежи по технике, которая закупалась в 2011 году. Мы полностью исполнили свои обязательства. Считаю, что эту тему надо продолжать. На первой бюджетной комиссии,

которая собиралась для обсуждения бюджета на 2018–2021 годы, глава города уже заявил о том, что необходимо предусмотреть средства в размере 100 млн руб. ежегодно на лизинг трамваев. Естественно, с этой инициативой мы обратимся и к депутатам Пермской гордумы за поддержкой, которые влияют на экономическую составляющую – в том числе закрытие Северной дамбы на капитальный ремонт. Мотовилиха оказалась полностью отрезана от трамвайного сообщения. А это серьезный транспортный поток, формирующий значительную часть доходов предприятия.

Новые вагоны, которые мы намерены закупать, будут заменять устаревшую технику, а также за их счет увеличится общее количество единиц электротранспорта ПГЭТ. Нам в любом случае необходимо наращивать парк. У нас есть желание быть на равных с автобусными перевозчиками. Те три-пять минут интервала между рейсами в часы пик, которые у нас заложены в контракты с автоперевозчиками, должны также перейти и на ПГЭТ. Стоит задача дать людям возможность по максимуму пользоваться электротранспортом. Кроме того, дополнительная техника понадобится для запуска новых маршрутов.

– О каких маршрутах идет речь?

– В первую очередь это трамвайное движение по улице Революции от Куйбышева до Сибирской. Это очень хорошая транспортная связь, она идет через самый центр города и позволяет добраться до «Велты» и в Мотовилихи. В перспективе планируется построить еще один небольшой, но важный участок – связать трамвайными путями Ленина и Революции через Куйбышева. Пока это только предложение. Но я думаю, недолго осталось, когда и эта связь появится. Ведь еще семь лет назад мы не могли представить, что трамваи пойдут от Куйбышева по Революции. А в этом году проект уже начинает реализовываться. Не секрет, что улица Революции строилась с учетом запуска трамваев в Мотовилиху. Конечной точкой должен был стать не ВРЗ, а Садовый. Тем более сейчас у нас развивается новый крупный микрорайон – Ива. Мы смотрим, каким образом туда можно в будущем запустить трамвай.

Необходимо также продолжить реконструкцию улицы Уральской на участке от цирка до сквера Розалии Землячки. По проекту

трамвайные остановки будут вынесены в центр дороги, а участок трамвайных путей будет выпрямлен. Это позволит увеличить пропускную способность перекрестка в районе сквера Землячки на 30%. Сейчас на этом участке в зеленый интервал проходит один состав. В лучшем случае – два трамвая, если в часы пик нам удастся поддерживать время зеленого сигнала светофора на пять секунд. При разное остановок автотранспорта и электротранспорта пропускная способность перекрестка вырастет.

– В качестве перспективных вы назвали только трамвайные маршруты. А что будет с троллейбусным сообщением?

– Необходимо тщательно продумать, как дальше использовать троллейбусный парк. Троллейбусы несут большую финансовую нагрузку, но не окупают те инвестиции, которые мы ежегодно вкладываем. Они не могут конкурировать в потоке движения с автобусами, так как ограничены наличием токоприемников и скоростными характеристиками. Мы сокращаем троллейбусные маршруты, но сокращаем скорее по названиям. В целом мы сохранили всю троллейбусную сеть, которая была, за исключением сообщения по улице Сибирской. «Точкой невозврата» стала ситуация, когда шесть троллейбусов перевезли в выходной день 12 человек.

Но полностью отказываться от троллейбусов сегодня мы не готовы. Мы изучаем опыт других городов, не только российских. Где-то используются комбинированные виды транспорта – «троллейбус – автобус», где-то закрывают троллейбусное сообщение. Но мы понимаем, что сложившаяся в Перми маршрутная сеть настолько устраивает жителей, что ломать те привычки, которые есть, и говорить, что вы поедете на другом маршруте, было бы неправильно. Нужно смотреть все «за» и «против», анализировать возможность. Может быть, стоит идти по пути развития экологического транспорта, заключать соглашения с энергетиками, чтобы тарифы на проезд в электротранспорте были ниже. Это задача не только для Перми, и сама тема обсуждается не первый год, но здесь мы ограничены федеральным законодательством. Вероятно, энергетика с нами в чем-то согласны: перевозки – это социально ответственный бизнес и подход должен быть другим, нежели к промышленным предприятиям и организациям. Но пока нет возможности применять к нам такие дисконты.

– У ПГЭТ есть также один автобусный маршрут. Планируете расширять это направление?

– Сейчас мы это обсуждаем. Недавно с таким предложением

к администрации обратились и депутаты Пермской думы. Пока в городе действует только один муниципальный автобусный маршрут – №62, на нем задействованы все восемь автобусов, которые находятся на балансе МУП «Пермгорэлектротранс». В плане финансово-хозяйственной деятельности предприятия задача увеличивать количество автобусов не стоит. Но мы все чаще приходим к мысли о том, что скорее всего надо будет иметь надежного муниципального перевозчика для форс-мажорных обстоятельств. Тем более с переходом на новые положения ФЗ-220 об организации пассажирских перевозок. Поэтому было бы неплохо увеличить количество подвижного состава. В идеале неприкосновенный запас должен составлять примерно 100 единиц. Это хорошая конкуренция частному автотранспорту. В этом случае муниципальные автобусы смогут обслуживать несколько маршрутов. Для пополнения автопарка потребуются приобретать автобусы в лизинг. Если возродить муниципальный автопарк, нужно вкладывать серьезные средства – около 1 млрд руб., из расчета, что каждая единица стоит 8–9 млн руб.

– Как изменился пассажиропоток на транспорте, обслуживаемом ПГЭТ? Прогнозируете его рост или падение?

– Пассажиропоток на общественном транспорте в Перми более-менее сложился. Жители сами выбрали подходящие им маршруты. Если в советское время электротранспортом пользовалось 64% общего числа пассажиров, то в 1990-е годы – примерно 45%, в 2000-е – 30%, в конце 2000-х – 24%. С этого момента мы сохраняем такой объем. При этом в год всеми видами транспорта в Перми перевозим около 250 млн человек. Рассчитываем, что в ближайшей перспективе количество пассажиров трамваев снова начнет расти. На мой взгляд, для этого есть все условия. Люди все больше понимают, что если нет никаких ДТП, то намного быстрее добраться на трамвае, нежели стоять в пробке в автобусе. Мы в принципе делаем все для того, чтобы жители города пользовались общественным транспортом, не только электротранспортом. Это резко снижает нагрузку на улично-дорожную сеть, особенно в центре, где она уже сложилась. Там расширить дороги невозможно, делать два уровня развязок нереально. Поэтому надо людям предлагать комфортные условия, чтобы они пересели на общественный транспорт. Например, после ремонта дамбы мы рассчитываем, что увеличится пассажиропоток на электротранспорте – за счет сокращения времени в пути.

