

## 14 ИНТЕРВЬЮ

АЛЕКСАНДР БЕБЕНИН

# Моя работа была сажа

**А**лександр Бебенин, глава ГУП «Пассажиравтотранс», рассказал о причинах убыточности автобусных перевозок, путях повышения эффективности городского общественного транспорта и о том, почему контролер лучше кондуктора.



АЛЕКСАНДР СОЛОГУБ  
alexander.sologub@dp.ru

**Объясните, пожалуйста, как получается, что в городе, где большая часть жителей пользуется автобусами, самый крупный перевозчик — государственный терпит убытки. За прошлый год вы перевезли около 300 млн человек при цене поездки 21–23 рубля (в сумме около 6,7 млрд рублей), плюс получили субсидию от города 3,4 млрд рублей, а также доходы от сдачи имущества в аренду, при этом совокупные расходы составили всего 7 млрд рублей. Откуда берутся убытки?**

— Вы взяли действующий тариф на проезд и абсолютное количество пассажиров, которое мы заявляем как выполненную работу, и перемножили эти два значения. И вам кажется, что эта цифра является нашим совокупным доходом. Однако в реальности все сложнее. Во-первых, только 20% наших пассажиров покупают разовый билет за 25 рублей, остальные оплачивают поездки с помощью электронного билета.

При этом большинство — это льготники: школьники, студенты, пенсионеры, инвалиды. Причем, что важно, электронные билеты продаем не мы — мы только ведем учет поездок и потом получаем из городского бюджета деньги за перевезенных пассажиров. Средняя стоимость поездки по электронному билету составляет всего 8 рублей. Кроме того, сегодня себестоимость проезда на автобусе гораздо выше 25 рублей.

По этим причинам мы получаем отрицательный финансовый результат. Этот убыток мы не можем покрыть прибылью, получаемой от нашей коммерческой деятельности, в частности от сдачи в аренду нашей инфраструктуры — площадей и помещений автопарков. Подразделение, приносящее

нам реальную прибыль, — это автовокзал на Обводном канале. И эта прибыль могла бы быть больше, но мешают неофициальные автовокзалы и нелегальные междугородние перевозчики.

Если бы цена поездки на наших маршрутах составляла 30–35 рублей, как у частных перевозчиков, и перечислялась нам в полном объеме, то мы были бы прибыльными. Но мы являемся государственным унитарным предприятием, и наша основная задача — социальная: обеспечить перевозку граждан во всех районах города при любых условиях, невзирая на количество пассажиров и финансовый результат.

У нас тоже до 2005 года были коммерческие маршруты, на которых не было льгот на проезд, потом от этого отказались, и я считаю, что это правильно. Государственное предприятие по определению обязано предоставить гражданину то, что гарантирует государство, а именно доступность транспорта и право льготного проезда, если он входит в соответствующую категорию.

Может быть, нужно не повышать тариф на проезд, а менять систему оплаты. Полагаю, наше общество уже готово к зональной оплате проезда, как в Германии, во Франции. И все будет понятно и справедливо, ведь 25 рублей за одну остановку — это много, а за маршрут в 20 км — мало. Наши автобусы привязаны к системе «ГЛОНАСС» — все можно рассчитать, и не будет никакой путаницы, а пассажиры будут платить за расстояние.

**Поднять цену проезда и сделать вас прибыльными — это просто, а какие программы по оптимизации расходов вы реализуете?**

— Самые большие наши расходы — заработная плата и связанные с ней налоги (40%), далее — расходы на топливо (около 15%). Средняя зарплата водителя составляет 30 тыс. рублей. Я в «Пассажиравтотрансе» работаю 3 года и все это время занимаюсь поиском путей оптимизации структуры и расходов предприятия. Например, более 70% закупок теперь проходит централизованно, а раньше филиалы закупали все необходимое по своему усмотрению. Теперь все заявки должны

быть обоснованы. Это дало в 2012 году экономию в размере 10 млн рублей, а в I квартале нынешнего года — уже 4 млн рублей.

В 2010 году, когда я пришел, у генерального директора было пять заместителей, к концу года я оставил трех. Считаю это достаточным, чтобы не потерять управленческие рычаги и держать все вопросы под контролем. Ликвидировали прослойку заместителей начальников управлений и отделов, уменьшили количество структурных подразделений, управляющего персонала. При этом создали службу бортового оборудования для обслуживания, в частности, системы контроля оплаты проезда, это было необходимо.

**Почему не сделать как в Германии: поставить на входе в автобус турникет, а деньги будет принимать водитель?**

— Вопрос с турникетом — очень спорный. Зачем мы будем издеваться над людьми? Турникеты не всегда удобны. Если человек с сумками? А если с ограниченными возможностями? Почему сразу недоверие к людям: если деньги — должны украсть, если топливо — перерасходовать? С учетом того, что растет количество электронных платежей, снижается объем наличности, считая, что от нас и вовсе нужно убрать функцию взимания платы. Как было в советское время: люди сами оплачивали проезд и брали билеты, а проверяли оплату контролеры. По тогдашним меркам на 10 автобусов был нужен один контролер. То есть на 1600 наших автобусов потребуется примерно 170 контролеров, а это значительно дешевле, чем содержать 2 тыс. кондукторов.

**Как бывший прокурор вы часто выявляете нарушителей?**

— Раньше моя работа была сажать, сейчас — возить. У нас периодически появляются поддельные билеты. Их продают небольшими партиями, по пять–десять штук. Но, если каждый так по 10 билетов поддельных продаст или просто украдет, сумма получится серьезная... К сожалению, к этому причастны и наши работники, которых мы выявляем и увольняем. Мы даже обратились к пассажирам, чтобы они требовали билеты конкретного вида.

Некоторые коллеги меня не поддерживали: мол, люди будут думать о нас плохо. Почему? Я считаю, за подделку проездного билета надо карать. Мы передавали материалы в правоохранительные органы, но пока ни одного уголовного дела

не возбуждено, так как ущерб недостаточен для состава преступления.

**В случае внедрения института контролеров не боитесь роста конфликтов с применением холодного и травматического оружия?**

— И сейчас бывают случаи, когда нерадивые пассажиры конфликтуют с нашими кондукторами и дело доходит до рукоприкладства. Я на собраниях говорю: «Мы, конечно, ставим перед вами план выручки, но никто не просит добиваться этого ценой жизни». Нет у человека денег — пусть выйдет на остановке, вежливо его попросите. Хотя если это ребенок, у которого нет денег на билет, а его высаживают из автобуса, то это тоже неправильно.

**Насколько возросла эффективность предприятия после внедрения системы «ГЛОНАСС»?**

— Безусловно, эффективность повысилась, мы можем отслеживать все наши автобусы, где они едут или стоят, оптимизировать маршруты по времени. Следующий шаг — внедрение системы мониторинга расхода топлива, используя возможности ГЛОНАСС.

Сэкономить значительные суммы мы сможем, переведя подвижной состав на компримированный газ, метан. Только его и можно использовать: он не взрывоопасен. Расход газа определяется по-другому, но экономия очевидна. Газ значительно дешевле дизельного топлива, цена за литр которого уже выше стоимости 95-го бензина. И, хотя расход измеряется в кубках, а не в литрах, это выгодно.

**А что мешает перевести автобусы на газ?**

— Во-первых, сами автобусы должны иметь другое оборудование. Во-вторых, нужна заправочная инфраструктура. В условиях существующей застройки не везде возможно построить газозаправочные комплексы. Мы готовим в качестве площадки по переводу техники на газовое топливо автопарк №7. Также обсуждаются перспективные площадки на Гусарской ул. в Пушкине.

Процесс перехода на газ дорогой, но это стоит того, чтобы люди дышали более чистым воздухом, а исторические здания не разрушались. Если государство считает, что может себе позволить таким образом позаботиться о своих гражданах, мы это только приветствуем.

### Биография Александр Бебенин

- Родился в 1969 году в Ростовской области. В 1995 году окончил Ростовский государственный университет по специальности «юриспруденция».
- С 1995 по 2005 год работал в органах прокуратуры Ростовской области. В 2005–2007 годах занимал пост первого заместителя прокурора Калининградской области.
- С 2007 по 2010 год занимал пост Северо-Западного транспортного прокурора.
- В мае 2010 года был назначен на должность генерального директора СП6 ГУП «Пассажиравтотранс».

### О компании СП6 ГУП «Пассажиравтотранс»

- Объем перевозок в 2012 году — 288 млн пассажиров.
- Доход от перевозки пассажиров — 3,2 млрд рублей, убыток от перевозки пассажиров — 143 млн рублей.
- Количество персонала — 8300 человек.
- Предприятие обслуживает 120 городских и пять пригородных маршрутов, ежедневно выпускает на линию 1300 автобусов.
- В распоряжении предприятия 700 тыс. м² территорий и около 280 тыс. м² зданий и сооружений.



# ИТЬ, сейчас — ВОЗИТЬ

**Какая у вас мечта, что вы хотите сделать из предприятия?**

— Мечта — сделать так, чтобы снова стало 5 тыс. единиц подвижного состава. Да, так было, почему бы не повторить? Но пока — по одежке ножки. Планируем покупать автобусы в том числе и за свой счет, используя разные схемы. Например, лизинг — понятная форма, чтобы получить технику сейчас и платить в рассрочку.

Мы смотрим на линейку техники: что должно быть списано по возрасту, что по пробегу. Вроде только наступило счастье, обновили одну треть, а уже на под-

ходе необходимость обновлять еще одну треть. Если об этом не позаботиться, пойдет сокращение парка, и ни о какой конкурентоспособности тут можно будет и не говорить.

Еще одна важная задача для нас — это ремонт помещений. У нас 700 тыс. м² территорий и около 280 тыс. м² зданий и сооружений, большинство из них в ужасном состоянии. Аварийная ситуация в автопарке на Хрустальной ул. стала главной причиной выселения арендатора — компании «Питеравто». Хотя многие тогда говорили, что это конкурентная борьба,

но на самом деле там здания так сильно изношены, что не сегодня завтра может случиться трагедия.

**В Смольном есть идея ликвидировать частных перевозчиков. Вы ее разделяете?**

— А кто тогда возить будет? Мы конкурируем друг с другом, но все должно быть цивилизованно. В 1990-е годы были сожженные автобусы и маршрутки, битые водители. Сейчас уже научились договариваться. Частные перевозчики пришли тогда, когда у государства не было денег, а транспортную работу нужно было выполнять. Сейчас можно к ним критично относиться — мол, отдали государственное имущество коммерсантам. Так могут говорить люди, которые ни за что не отвечают. Это была вынужденная мера.

Только в 2010 году государство смогло сформировать бюджет и приобрести для нас почти 500 автобусов. Следующий шаг — сделать эти закупки планомерными. Если купить сейчас 1600 автобусов, то через 5 лет нужно купить будет такое же количество, а такие траты бюджет не потянет. Необходима цикличность. Только затем можно переходить к наращиванию парка.

Я слышал, что частные перевозчики считают нас сильным конкурентом, — значит, мы на правильном пути.

**На базе «Пассажиравтотранса» Смольный хочет создать единственного в городе заказного перевозчика, верно?**

— Не совсем так. Такие слухи пошли после того, как было обнародовано

письмо комитета по транспорту о том, что у нас есть специальные автобусы для перевозки детей, оборудованные в соответствии с законом.

Город в 2010 году закупил 19 больших автобусов для перевозки детей, которые мы старались продвигать. Но мы возим детей не в том количестве, в котором могли бы. Мы обратились в комитет по транспорту, чтобы поставить заслон другим перевозчикам, которые не исполняют требования закона по перевозке детей. Кто-то, например, не знает, что «Пассажиравтотранс» имеет такую колонну, значит, нужно эту информацию донести до школ, о чем мы и попросили комитет, который направил информационное письмо руководителям исполнительных органов Петербурга.

Не считаю, что есть какие-то основания для упреков в адрес председателя комитета, что он таким образом пролоббировал государственное предприятие. Никаких ограничений для других перевозчиков, имеющих все разрешающие документы, создано не было. И потом — какой захват рынка с 19 автобусами?

**А вы не считаете, что есть смысл объединить весь городской транспорт в единый холдинг, ведь вы и «Горэлектротранс» зачастую бес толково друг друга дублируете?**

— Я бы этого не делал. Каждому перевозчику предоставлена достаточная поляна для работы, которую нужно качественно обработать. Нас надо правильно координировать, для этого есть комитет по транспорту. Эффективность работы наземных видов транспорта определяется их удобством для пассажиров и доступностью. Вот к чему нужно стремиться. Строить выделенные полосы, чтобы автобусы особо большой вместимости и трамваи могли спокойно передвигаться по городу.

Необходимо сокращать коммерческие маршруты, дублирующие социальные, и вести более продуманную тарифную политику. И не бежать впереди автобуса.

