

Большое интервью с руководителем зареченского «Автотранса» о планах и проблемах

Category: Общество

25.03.2025



В начале февраля должность генерального директора зареченского АО «Автотранс» занял Владимир Ильич Аброськин – человек с интересной судьбой, который пришёл работать на предприятие ещё в советские времена обычным водителем, потом работал в различных компаниях и даже успел побыть священником Русской православной церкви. Он закончил автодорожный техникум и политехнический институт. Стены транспортного предприятия для него родные, а своей главной задачей он видит то, чтобы и работники АО «Автотранс» и пассажиры зареченских автобусов были довольны. Корреспондент МедиаПензы встретился с Владимиром Аброськиным, чтобы узнать о первых результатах его работы, о планах на будущее и о проблемах, которые достались «в наследство» от предыдущего

руководства.

– Владимир Ильич, расскажите с какого времени Вы начали работать на этом предприятии?

– Я сюда пришёл в 1987 году водителем автобуса и проработал 10 лет до 1997 года. За это время прошёл путь от рядового водителя до главного инженера, побывал на разных должностях, занимался снабжением предприятия – бензином, соляровкой, продуктами питания. Автобаза для меня – дом родной. Мне нравится здесь, у меня здесь молодость прошла, я всю систему здесь знаю от начала до конца.

– Тогда было сложнее, чем сейчас?

– На тот момент здесь работало 870 человек, из которых 70 – это ИТР и 800 рабочих. И было порядка 450 единиц автотранспорта – 120 автобусов, сотня грузовиков, мусоровозы, легковые автомобили. Только одного бензина ежедневно тратили 25 тонн. Я, наверно, был первым в Пензенской области, кто по поручению главы пригнал в город 22 импортных автобуса «Scania» и «Volvo». Это было в 1995-1996 годах. Люди очень удивлялись, это было новшество. Мы оплачивали 10 автобусов, но в виду моих договорённостей, получали 11, то есть два автобуса нам, можно сказать, достались в подарок. Они с доблестью отработали. Тогда многие автобусы были уже старенькие, мы каждый год 2-3 автобусам полностью делали «капиталку».

– Вы вернулись на родное предприятие в 2024 году, а в этом промежутке где-то работали в транспортной сфере?

– В 2024 году меня позвали и предложили должность помощника директора по транспортной безопасности. Я окончил курсы, сдал экзамены, получил удостоверение. А до этого много где работал, был директором Управления механизации № 2, которое занимается эксплуатацией и ремонтом строительной техники. В Управлении механизации № 3 работал заместителем директора. Практически вся моя судьба связана с автотранспортом.

– Одна из проблем, с которой зареченцы столкнулись в прошлом году, это сокращение автобусных рейсов между Заречным и Пензой в два раза. Это привело к тому, что людям приходилось долго стоять на остановках, они не могли уехать. Как обстоят дела на сегодняшний день? Сократился интервал движения?

– Интервал сократился и сокращается. Но в связи с работами, которые ведутся в районе железнодорожного моста на улице Ерик, мы столкнулись с тем, что нам пришлось изменить маршруты. Я сел в автобус и сам проехал по каждому маршруту. Если мы садимся утром на кольце, то от конечной мы едем до «Лерома» 18 минут, от «Лерома» до ГПЗ доезжаем за 12-14 минут, а от Антонова до Измайлова за 45 минут. Потом едем на Маяк, где всего две остановки. Людей там практически нет ни в час-пик, ни в другое время, но там социально значимый

объект находится – поликлиника. Потом по Кустанайской мы выезжаем на улицу Чаадаева, где тоже две остановки и потом едем на Пензу-1. В общей сложности туда – обратно мы проезжаем лишних 16 км. Маршрут, конечно, удлинился, но Заречный является частью транспортной агломерации, мы не можем бросить пассажиров. А 101-й маршрут едет по Урицкого и у него весь маршрут составляет 20 км, но эти же 45 минут в час-пик мы тратим на проезд по ГПЗ. А в целом интервал мы сократили, с четверга я дал указание добавить ещё два автобуса, чтобы сократить интервал до 30 минут, как это было раньше.



– Зареченские автобусы оборудованы системой «ГЛОНАСС»? Вы можете отслеживать как они ездят?

– Да, у нас на всех автобусах стоит система «ГЛОНАСС», мы видим где какой автобус едет, где останавливается. Кроме того, все автобусы оборудованы видеонаблюдением. Мы сейчас будем его обновлять, потому что не всегда всё работает хорошо. Планируем оборудовать все автобусы и видеорегистраторами, пока купили 10 штук на пробу. Недавно начали оборудовать автобусы датчиками солянки. Они уже установлены, сейчас подключаем их к своей системе, чтобы видеть всё на компьютере. Мы будем знать сколько расходуется солянки, сливают её или не сливают. Вообще мы задумали большой проект по цифровизации предприятия.

– А как обстоят дела с внутренними маршрутами?

– По городу у нас особых проблем нет, интервал движения составляет 5-7 минут. Пожалуй, единственная проблема, в том что нам приносят убытки обеденные рейсы

на завод, когда автобусы ходят пустые. Пока остаются только проблемы с межуниципальными автобусами № 101 и № 103. У нас на сегодняшний день 62 автобуса, ежедневно выезжают 23-24 автобуса. Водителей сегодня у нас 56 человек, ещё двоих принимаем на работу. В идеале, чтобы полностью обеспечить все перевозки, нам нужно 87 водителей.

– С чем всё-таки связана проблема нехватки водителей? С низкими зарплатами или в принципе не хватает людей?

– Когда я только приступил к работе, водители без переработки получали 41-42 тысячи рублей. Через неделю после своего назначения на должность генерального директора, я принял решение поднять зарплату водителям. Сейчас без переработки водители уже получают 68-70 тысяч, а с переработкой порядка 80-90 тысяч рублей. Люди увидели, что зарплата увеличилась и ситуация стала исправляться.

– Какой график у водителей и что входит в их обязанности? Только возить пассажиров или им приходится ещё что-то делать?

– 12 часов отработал, сутки дома. Никаких дополнительных обязанностей у них нет. У меня водители не ремонтируют автобусы. Если он пришёл и у него сломан автобус, мы ему даём другой, а тот автобус отправляем в мастерскую. У нас хорошая, большая автомастерская, где работают настоящие, опытные профессионалы.



– А как обстоят дела с зарплатой кондукторов, которая тоже была очень низкой?

– После водителей, я поднял зарплату и кондукторам на 12 процентов. Без переработок они получают где-то около 54 тысяч рублей. Следующим этапом в течение месяца планируем повышение зарплат остальному персоналу – слесарям, сантехникам, уборщицам, дворникам, то есть всему коллективу. На сегодняшний день фонд заработной платы составляет порядка 7 млн рублей. Мы будем повышать зарплату на 12 процентов или на 20 процентов. Большое спасибо хотелось бы сказать администрации города. Я всегда нахожу понимание и у главы города Алексея Владимировича Костина, и у заместителя главы администрации города Ильи Владимировича Дильмана. Мы каждую неделю встречаемся, я докладываю обстановку и вижу, что они держат руку на пульсе.

– Уже фактически наступил тёплый период и пора поговорить о дачных перевозках. Людей эта тема очень волнует, потому что предыдущий директор Эдуард Кузовков вместе со своим заместителем Сергеем Савиным планировали либо вообще отменить дачные перевозки либо поднять тариф на какие-то баснословные проценты. Если в прошлом году зареченцы платили за проезд на дачи от 25 до 55 рублей (льготники от 20 до 45 рублей), то в этом году предлагалось поднять сделать стоимость проезда от 75 до 355 рублей. Какие планы у Вас? Будут дачные автобусы или не будут? Сколько будет стоить проезд и останутся ли льготы?

– Дачные автобусы будут ориентировочно с 1 мая. Насчёт льгот пока ничего не могу сказать, скорее всего, мы их сохраним. Мы разработали восемь дачных маршрутов, которые будут ездить по субботам и воскресеньям. И плюс ещё шесть маршрутов будут выполнять рейсы по вторникам, средам, четвергам и пятницам. Я буду просить администрацию сделать одну стоимость поездки, которая составит 30 рублей в независимости от того куда человек едет.

– То есть будет как в городе? Ты сел в любой автобус, заплатил 30 рублей и неважно проехал ты одну-две остановки или едешь от конечной до конечной?

– Да. У нас уже 35 автобусов оборудованы автоматизированной системой оплаты «Пенза Карт», то есть у людей будет возможность оплачивать проезд картой и цена будет одинаковая. Но подчеркну, что это пока только на уровне идеи и она обсуждается. Возможно, в этом году мы всё оставим, как есть, а в следующем году вернёмся к этому, если жители города положительно отнесутся к такому нововведению.



– В штате АО «Автотранс» числятся два юриста – это заместитель генерального директора по правовым вопросам Сергей Савин и юрисконсульт Юлия Игнашкина. Предприятию действительно необходимо такое количество юристов, учитывая что раньше их вообще не было?

– Я приступил к своим обязанностям 9 февраля и с того момента своего заместителя по правовым вопросам Сергея Савина ни разу не видел. 8 февраля меня постановлением главы города утвердили и в этот же день Эдуард Кузовков подписал Савину отпуск. Потом он один больничный взял, второй больничный, третий больничный. Но вполне справляемся.

– По нашим подсчётам Эдуард Кузовков, Сергей Савин и Юлия Игнашкина с учётом заработных плат, траты на юридические услуги, выплаты компенсаций за четыре неполных месяца работы «вытянули» из предприятия порядка 4 млн рублей. Это существенная сумма для «Автотранса».

– Это очень большая сумма. Это аванс всего предприятия или обеспечение соляркой на полтора месяца работы.

– В Заречном ещё есть маршрутки, которые обслуживаются частными компаниями. АО «Автотранс» не планирует закупать маршрутки?

– Таких планов нет, нам запрещено законом, так как мы переходим на

регулируемый тариф и там определённые условия. Хотя я бы утром и вечером пускал автобусы большой вместимости, а днём – средней или малой вместимости. В большой автобус умещаются 80-100 пассажиров, в автобус средней вместимости – 50-60 человек, но эксплуатация автобусов средней вместимости обходится дешевле. Но могу сказать, что будет обновление автобусного парка. Я этот вопрос обсуждал в ГКУ «Организатор перевозок Пензенской области». В ближайшее время нам должны один автобус, собранный на заводе «КАМАЗ», предоставить на тестирование. До 1 июля два новых автобуса уже должны к нам прийти. А всего в этом году 7 новых автобусов будет. Автобусы полностью отечественного производства, но достаточно качественные, полностью укомплектованные, «полный фарш», как говорится. Один автобус стоит порядка 16 млн рублей. Хочу поблагодарить министра строительства, транспорта и дорожного хозяйства Пензенской области Александра Георгиевича Гришаева, директора ГКУ «Организатор перевозок Пензенской области» Ларису Валерьевну Панкову и главу города Заречного Алексея Владимировича Костина за это.

– Эдуард Кузовков и Сергей Савин пошли на крайне непопулярную меру и отменили все льготы на проезд. Есть возможность эти льготы вернуть?

– Регулируемый тариф накладывает на нас определённые ограничения и мы не можем сейчас вернуть льготы. Но мы вместе с региональным министерством строительства, транспорта и дорожного хозяйства прорабатываем вопрос о том, чтобы вернуть льготы для детей. Я приношу свои искренние извинения всем жителям города, особенно детям, которым мы пока не можем предоставить льготный проезд. Но я дал указание водителям и кондукторам, чтобы детей не высаживали из автобусов, если у них нет возможности оплатить проезд. Кроме того, как я уже говорил, на дачных маршрутах, если мы не будем вводить единую стоимость проезда, льготы постараемся сохранить.



– А можете простыми словами объяснить зареченцам плюсы регулируемого тарифа? Минусы понятны – нельзя вернуть льготы.

– Главный плюс – это дотации из регионального бюджета. Грубо говоря, мы сделали 100 рейсов в Пензу и получили за это 14 млн рублей. А если тариф нерегулируемый, то мы с регионального бюджета ничего не получаем.

– Межмуниципальные маршруты теперь все будут переведены на регулируемый тариф, а внутригородские так и останутся нерегулируемыми. Может вернуть льготы хотя бы в городе?

– Мы этого тоже не можем сделать. Одно из условий перехода на регулируемый тариф – отмена всех льгот. Это требования федерального законодательства. Они не относятся только к дачным перевозкам.

– Глава города Алексей Костин на недавней встрече с блогерами рассказал о планах по обустройству ахунской проходной уже в этом году. Если я не ошибаюсь, в бюджет города заложили средства на эти цели. В том числе там будут сделаны остановки общественного транспорта, разворотная площадка и т.д. А автобусы в Ахуны будут ходить?

– Да, мы хотим пустить автобусы до Аграрного университета, а также до университета архитектуры и строительства и до ПГУ, чтобы студенты могли ездить. Это заведомо убыточные маршруты, так как если утром автобус идёт в «политех» и в нём 100 человек, то в обратном направлении, он идёт пустой, но дети есть дети. Это наше будущее и чем больше мы сейчас в них вкладываем, тем

лучше. Более того, нужно развивать транспортную доступность, чтобы у людей была возможность быстро доехать до Пензы и вернуться обратно, а без новых маршрутов это сделать невозможно. Главное для нас – это комфорт и удобство зареченцев, они не должны чувствовать себя обделёнными. Мы – третий по величине город в Пензенской области и самый ближний к областному центру и автобусное сообщение со столицей региона должно быть удобным. Поэтому я хочу эти маршруты вернуть. Пока не могу точные сроки назвать, вопрос обсуждается, но думаю, что в самое ближайшее время мы запустим автобус до Аграрного университета, возможно даже в апреле-мае, чтобы ещё до начала каникул студенты могли ездить.