

ИНФРАСТРУКТУРА

ТРАНСПОРТ

«Возможностей и собственных доходов не хватает»

Руководство «Пермгорэлектротранса» ищет кредиторов и принимает «оптимизационные» решения

Максим Артамонов

Генеральный директор «Пермгорэлектротранса» Александр Филиппов рассказал, с какими проблемами сталкивается руководство предприятия, и озвучил планы на 2015 год. По мнению Филиппова, принимаемые сегодня решения помогут вывести предприятие из затяжного кризиса.

«Это прямой путь к банкротству»

Как известно, в конце 2014 года был объявлен конкурс по выбору кредитной организации для ПГЭТ. По словам Александра Филиппова, сегодня с банками идёт «активный переговорный процесс».

Александр Филиппов, генеральный директор МУП «Пермгорэлектротранс»:

— Сейчас ведём переговоры с банковскими структурами и кредитными организациями, чтобы в принципе найти точки соприкосновения, понять, какие будут сценарные условия. Я думаю, что в любом случае будем выходить на какие-то параметры, а дальше будем принимать решение. У нас есть специальная рабочая группа во главе с заместителем главы администрации Перми Анатолием Дашкевичем. Будем совместно выходить на какое-то реше-

ние. Поэтому наша задача — предложить варианты, которые приемлемы и возможны для реализации.

По данным руководства предприятия, 20 лет назад пассажиропоток «Пермгорэлектротранса» составлял порядка 300 млн человек в год, в 2004 году — 150 млн человек, а в 2014 году перевезли 49,9 млн пассажиров,

Александр Филиппов:

— Путём некоторых исчислений, если мы умножим пассажиропоток 50 млн на стоимость проезда 16 руб., то получим 800 млн руб. «Расходник» — порядка 1,5 млрд руб. Если мы, например, вернёмся в ситуацию 2004 года, то получим цифру порядка 2,5 млрд руб. При этом я не фантазирую, это ситуация, которая была буквально 10 лет назад: ГЭТ мог не только заработать, чтобы как-то существовать безубыточно, но и ёшё и развиваться. К сожалению, решением соответствующих людей — чиновников, отраслевых

руководителей — мы имеем снижение количества пассажиропотока в три раза.

На сегодняшний день возможностей и собственных доходов не хватает. Для этого предусмотрен механизм субсидий из городского бюджета, которые выплачиваются по определённым формулировкам. К сожалению, в последние несколько лет объём этих субсидий был недостаточен для того, чтобы обеспечить безубыточность. К тому же выплачивались они не в полном объёме.

Наблюдательный совет год от года утверждал отрицательный баланс. Бюджет доходов и расходов в последние пять лет утверждался с минусом. Чего мы ждём от предприятия, если представитель собственника говорит: мы понимаем, что у вас расход такой-то, вы его защищали, у вас денег не хватает, но мы вам денег не дадим (100 млн руб. в год). Это прямой путь к банкротству. Принятие подобного рода решений и привело к тому, что у нас на сегодняшний день и рельсы кусками вылетают, потому что экономили на всём, на чём только можно. Никто не вкладывал деньги в обновление рельсов, верхнего строения пути.

Позитивным решением для городского электротранспорта руководство предприятия называет тот факт, что в своё время было закуплено большое коли-

чество новых трамваев и троллейбусов. «На сегодняшний день, например, по подвижному составу я бы охарактеризовал ПГЭТ как один из наиболее продвинутых в стране по наличию такого количества свежих вагонов. У нас было приобретено 45 усть-катавских и 12 белорусских вагонов, которые себя неплохо показали в эксплуатации», — пояснил Филиппов.

Трамваи «под забором»

Основная проблема, которая стоит перед руководством предприятия, связана с «перепробегом» трамваев. Дело в том, что существуют очень жёсткие технические регламенты, и поскольку «Пермгорэлектротранс» — это муниципальное предприятие, оно не может позволить себе не выполнять технический регламент. От 70 до 100 тыс. км пробега — это тот период, когда вагон должен встать на капитальный ремонт.

Александр Филиппов:

— После 100 тыс. км эксплуатация вагона запрещена, поэтому такие вагоны мы не эксплуатируем. Они встают «под забор» и ждут своей очереди на проведение капитального ремонта. Цена вопроса по возврату в эксплуатационную сеть одного вагона составляет (по цифрам кон-

фото Константин Долгановский

