

КТТУ: есть перспективы

Директор Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления — руководитель, чьи слова не расходятся с делом. А дело это весьма сложное и хлопотное — обеспечение без сбоев ежедневной работы муниципального общественного транспорта.



Представляя нового руководителя МУП «КТТУ» в прошлом году, глава Краснодара Владимир Еванов сказал:

— Это предприятие одно из градообразующих в городе. У него есть перспективы и резервы для развития. Рассчитываю, что с приходом нового руководителя произойдут позитивные перемены в работе этого важнейшего предприятия жизнеобеспечения Краснодара, всего городского общественного транспорта краевого центра в целом и Алексей Князев свежим взглядом взглянет на существующие проблемы и пути их решения, но при этом сохранит добрые традиции, которыми славится это одно из старейших транспортных предприятий Краснодара.

Алексей Князев и взглянув свежим взглядом на проблемы и начал перемены, сохрания традиции предприятия. Во всём чувствуется профессиональный подход к делу.

— Удерживать позиции одного из градообразующих предприятий Краснодара приходится не только мне, но и всему трудовому коллективу, который насчитывает более четырех тысяч человек, — говорит Алексей Князев. — Еже-

боте: изучал инфраструктуру предприятия, документацию.

Четвертого января провел рабочий обезд всего предприятия и был в немалой степени, я бы сказал, шокирован его масштабом. Но работать-то надо.

— Вы считаете, что КТТУ — коммерческое предприятие?

— И считаю, и постоянно утверждаю, что наше предприятие — это бизнес-структура. Коммерческое предприятие с социальным уклоном, которое должно окупаться, быть самостоятельным, а неходить с протянутой рукой.

Что бы ни говорили мне на различных совещаниях, что КТТУ социальное предприятие, я с этим утверждением в корне не согласен. Наше предприятие — коммерческое, с социальным уклоном. И этого уклона должно быть как можно меньше.

Я понимаю, если возить бесплатно какую-то категорию пассажиров, малоимущим делать скидку. Кроме этого ради десяти пассажиров нельзя ставить троллейбус на линию. С этим я борюсь.

— Про вас говорят, что Князев — руководитель, человек, всегда отстаивающий свою точку зрения.

— Верно говорят. Иначе и быть не может. Всё в интересах дела, предприятия и города в целом. Я сродился с предприятием, реально его люблю. Понимаю, что у меня сложная работа. Но очень много значит внутренний микроклимат любой организации, и должен сказать, что полностью погрузился в него.

В трудовом коллективе есть те, кто работает на предприятии уже тридцать-сорок лет. У одного из сотрудников трудовой стаж — 52 (!) года. Есть династии, работают семьями. И должен сказать, что Трамвайно-троллейбусное управление — это кузница кадров.

Да, с моим приходом в целом команда обновилась, но ни один человек не скажет, что это не в интересах дела. Все изменения только на пользу, для дальнейшего развития предприятия.

Мы — одно целое, делаем общее дело, обеспечивая перевозки горожан муниципальным общественным транспортом. Приведу пример. Предположим, случилась поломка на трамвайном маршруте и движение транспорта застопорилось. Неважно, кто приезжает на место аварии из руководства. Прибыл, к примеру,

такой алгоритм выработан на нашем предприятии.

В некоторых организациях как всё происходит? Что-то случится — и начинаются всяких

В МУП «КТТУ» сегодня работают больше четырех тысяч человек. В рабочие дни на маршруты выходит порядка 211 трамваев, 170 троллейбусов и 111 автобусов.

рода отписки, чтобы уйти от ответственности. У нас такого нет.

— Давайте представим, что КТТУ получило прибыль. Скажем, двести миллионов.

— И наверняка найдутся те, кто скажет: это плохо. Абсурд. Ведь эти деньги город может взять и направить на оказание социальной

найти почта, свой сервер, в том числе и резервный, которого раньше не было. Не иметь его — нонсенс. Если бы произошел сбой системы, то вся работа крупного предприятия была бы парализована.

Что касается оптимизации маршрутной сети, которая, несомненно, влияет на транспортное обслуживание жителей любого города, то я был инициатором выхода на линию автобусов маршрута №14.

— И сразу же некоторые горячие головы стали твердить, что Князев «хоронит» троллейбусы.

— Абсурд полнейший. Прежде чем это сделать, просчитал всё досконально с экономической точки зрения. В результате стало ясно, что троллейбус несет убытки.

— В чём причина?

— Не секрет, что троллейбусы были старые. Я бы сказал, древние, которые мы уже списали. Напомню февральскую ситуацию. Из Сочи в Краснодар поступили новые «олимпийские» автобусы, которые были не у дел. Стояли. В то же время мы использовали старую технику.



помощи врачам, учителям, детям и т. д. А может вложить в развитие нашего предприятия. И в том, и в этом случае не вижу ничего плохого, потому как всё в интересах Краснодара и горожан.

— Как и то, что вы делаете для развития предприятия.

— Несомненно. Первое, что сделал, когда приступил к своим обязанностям, — разработал концепцию развития Трамвайно-троллейбусного управления, в которой прописал для себя основные моменты. Без этого был бы невозможен сегодняшний алгоритм работы. Во главу угла сразу поставил экономику, решил проблему маркетинга.

В настоящее время полностью завершена работа по оснащению транспорта системой ГЛОНАСС, которая началась еще до моего прихода на предприятие.

Перешли полностью на 1-С бухгалтерию. Фонд заработной платы до меня составлял 90 миллионов и заработка плата выдавалась по ведомостям наличными. Ввел заработный проект, и теперь у каждого из 4,5 тысячи работников своя карточка, по которой он получает зарплату. Всё прозрачно, да и экономия налицо.

Следующий момент — централизация закупок необходимой техники. Раньше каждое депо в отдельности самостоятельно закупало материалы. Теперь всё централизовано и закупка техники происходит посредством электронных торгов. Естественно, мы всё планируем.

Еще один немаловажный момент. Теперь весь документооборот между структурными подразделениями происходит только в электронном виде. У нас свой сайт, своя электрон-



дневно в рабочие дни на маршруты выходит 211 трамваев, 170 троллейбусов и 111 автобусов. В выходные, естественно, поменьше. Без общественного транспорта немыслима жизнь большого города, и каждый его житель так или иначе соприкасается с работой КТТУ.

— Были ли сомнения, когда дали согласие? Ведь предстояло руководить таким сложным механизмом, как ваше предприятие.

— Тридцатого декабря прошлого года я был представлен коллективу, и в новогодние праздники, когда все отдыхали, я уже приступил к ра-

боте: изучал инфраструктуру предприятия, документацию.

Первыми призывают специалисты службы пути — они работают. Неважно, чья зона ответственности, главное — оперативно устранить аварию, чтобы транспорт вновь поехал. Принимается решение независимо от должности. Потом будем выяснять, кто повинен в случившемся. На месте принимает необходимое и верное решение тот, кто оперативно прибыл. Это и есть работа одной команды, коллектива, когда всё нацелено на результат. Именно

Алексей Князев: «Сейчас одна из задач — сделать предприятие самофинансируемым. Не получать из муниципального бюджета ни копейки и неходить с протянутой рукой».

В этом плане стоит вопрос об объединении нескольких троллейбусных маршрутов.

К примеру, на одном ходят восемь машин, а на другом — шесть. Интервал движения — тридцать минут. Нормальное положение дел? Считаю, что так быть не должно. Ведь если большой интервал, никто из пассажиров ма-

и резервы для развития

шину ждать не будет. Поэтому оптимизацией движения общественного транспорта занимается постоянно.

Понимаю, что если бы было у меня, к примеру, новых пятьдесят троллейбусов, то я сразу бы вывел их на маршруты. Но их нет. Поэтому поставил на линии автобусы, что вполне логично.

— Выросла ли выручка предприятия за первые шесть месяцев этого года?

— Заметно возросла за счет прозрачной деятельности. Конечно, есть недоброжелатели,

— Оптимизация во всём.

— Конечно. Добиваемся в том числе и того, чтобы не было так называемых половинчатых рейсов. Когда пришел на предприятие, была задолженность двести двадцать миллионов рублей. Но в разы больше она не увеличилась.

— Будете ли и дальше заниматься оптимизацией маршрутной сети?

— Конечно. Другое дело, что не всегда нам позволяют увеличить или же изменить маршрутную сеть. И это не потому, что городская власть

в некомфортных условиях, особенно в жаркую погоду. Будем стремиться к обновлению транспорта, но всё зависит от финансовой ситуации.

— Что с кадрами?

— Есть небольшая нехватка водителей троллейбусов — с водителями автобусов всё нормально. А на курсы вождения трамвая желающих целая очередь.

— Кондукторы сохраняются?

— На сегодняшний день нет законной базы на переход на бескондукторную систему оплаты. Кроме этого по федеральному закону штрафы в свое время отменили, и кондуктор не вправе наказывать безбилетника. В Европе контроль проходит не столь часто, но зато штраф ощущимый: десятки евро за безбилетный проезд.

Если бы у нас он был порядка трех тысяч рублей, то куда меньше было бы зайцев. Мы можем сэкономить на кондукторах, но тогда потеряем в выручке в два раза. Все будут заходить в муниципальный общественный транспорт, и процентов тридцати пассажиров будут ехать бесплатно. Контроля нет — безбилетников станет больше, выручка предприятия упадет.

— И пассажиры, и кондуктора бывают разные.

— Среди пассажиров может найтись тот, кто поведет себя по отношению к кондуктору неподобающим образом. И кондуктор порой не столь корректен. Но с нашими работниками мы постоянно проводим профилактическую работу. Понятное дело, что есть недостатки в любой деятельности, но работать над их устранением необходимо.

Кондуктор — лицо общественного транспорта. Человек, которого сразу же встречает пассажир. Но могу сказать, что работа кондуктора

же не оставляло надежду, что этот трехсекционный низкопольный трамвай появится. Это мое большое желание.

— Но не каждый пересядет со своего авто на трамвай, пусть даже новый.

— Всё зависит от менталитета. В Праге или Париже горожане спокойно пользуются электротранспортом, да и во многих других европейских городах, независимо от статуса человека.

МУП «КТТУ» — одно из градообразующих предприятий Краснодара. У него есть перспективы и резервы для развития.

— И хотелось бы, чтобы вас поддерживали.

— Конечно. Если твердить всё время, что всё плохо, плохо, плохо, то ни о каком положительном результате не услышишь. Нужно даже не искать позитив, а всё делать для этого. Проблем всегда везде хватает, в том числе и у нас. Но на предприятии стремятся к лучшему, и команда с поставленными задачами справляется.

— Итак, какая одна из самых главных на сегодня задач, которую поставил перед собой Алексей Князев?

— Сделать предприятие самофинансируемым. Не получать из муниципального бюджета ни рубля. И мне, и моей команде очень важно добиться такого результата, и мы к нему стремимся.

Вообще, то, что я согласился возглавить такое



которым не очень-то и хотелось, чтобы наше предприятие успешно работало и развивалось.

— Частные перевозчики?

— Они. С моим приходом в трамвайно-троллейбусное управление рынок «переписался» не под частных игроков. Некоторые полагали, что весь транспорт будет частным, и ошиблись.

— И разочаровались?

— Может быть, но мне это неинтересно. Не волнует. Думаю о другом: об улучшении транспортного обслуживания горожан, создании для них комфортных условий.

— И повышении рентабельности предприятия.

— Нет ни одного руководителя, который бы не думал о повышении доходности своего предприятия. Что это за руководитель, который живет одним днем?

После того, как выросла выручка предприятия, мы увеличили фонд заработной платы на семь процентов. Причем это всё сделали без повышения тарифов за проезд в общественном транспорте. Много это или мало на сегодняшний день? При условии, что в целом на Кубани заработка плата снизилась на девять процентов, ответ, как говорится, на поверхности: наши семь процентов «в плюсе».

Кроме этого изменили подход к заправке автобусов топливом. Теперь машины не гоняют чуть ли не через весь город для этого, а происходит всё на АЗС, находящейся, образно говоря, не за три девять земель.

не хочет этого. Всё дело в том, что существуют некоторые моменты, от которых не отмахнешься. Это контракты с перевозчиками, нормативные базы и т. д. Но всё же мы доведем намеченное до логического завершения.

— По-прежнему существует проблема в том, что автовладельцы занимают полосы, выделенные для общественного транспорта.

— К сожалению, это так. Нередко автомобили оставляют так, что они становятся помехой для общественного транспорта и приходится подолгу ждать, пока их не уберут.

Поэтому прорабатываем вопрос, чтобы на трамваи устанавливать видеокамеры, зарегистрированные в ГИБДД, и вся фиксация нарушений передавалась в базу оперативных работников.

— Насколько рентабелен общественный транспорт?

— Всё зависит от тарифа. По существующему тарифу оннерентабелен. Если говорить о трамвае, то он в большей степени рентабелен. Для него выделен свой путь движения, и большое количество горожан пользуются услугами трамвая.

Троллейбус — транспорт нерентабельный. Если бы на одном маршруте было двадцать новых троллейбусов, то пассажиропоток вырос бы. Или, например, двадцать автобусов. Попробуем это сделать. Всему свое время.

Нет ни одного человека, который бы не хотел ехать в трамвае, троллейбусе или автобусе



ров кардинально изменилась в лучшую сторону. Это мнение горожан, которые пользуются трамваями, троллейбусами и автобусами.

— О том, что хотелось бы реализовать. Не будем говорить, что это мечта. Назовем это неуемным желанием.

— Вне зависимости от того, как назовем, суть не меняется. Очень хотелось бы приобрести трехсекционный низкопольный трамвай нового поколения. В крупных городах, в частнос-

тиске управление, — это вызов самому себе. Это самое настоящее реальное дело. Сложное, трудное, но интересное.

Чувствую, что могу улучшить город, в котором живу. Несмотря на то, что я здесь пять лет, тем не менее влюбился в Краснодар, и он мне безумно нравится. Не знаю в России лучше города, чем Краснодар, патриотом которого стал. И это несмотря на то, что мне довелось пожить и в других городах нашей страны.

Алексей Князев: «Есть желание и силы развивать предприятие, решив ряд финансовых вопросов, делать жизнь горожан комфортнее, если мы говорим конкретно о транспортном обслуживании. И буду считать свою работу удовлетворительной, когда предприятие выйдет на безубыточную «точку». К этому стремлюсь и я, и моя команда».



ти в Санкт-Петербурге, Казани, Екатеринбурге он уже «бегает». И Краснодар от них не должен отставать.

Такой трамвай реально покажет горожанам, к чему стремится наше предприятие, к чему вообще необходимо стремиться, в чем будущее Трамвайно-троллейбусного управления.

Ясно, что трудно говорить о покупке нового трамвая (а хотелось бы даже не одного), когда существует недофинансирование. Но я всё

еще желание и силы развивать предприятие, решив ряд финансовых вопросов, делать жизнь горожан комфортнее, если мы говорим конкретно о транспортном обслуживании. И буду считать свою работу удовлетворительной, когда предприятие выйдет на безубыточную «точку». К этому стремлюсь и я, и моя команда.