ЛИДЕР ЭКОНОМИКИ

Ни дня без работы

Шмарин всегда подчеркивает, что он из простой рабочей семьи. Последние месяцы службы в Ясненской ракетной дивизии решил, что на гражданке ни дня не будет филонить, и мечтал добиться в жизни чего-то значимого.

Была весна 1997 года, тогда не только престижной, но и вообще какой-либо работы было не найти. Поэтому пошел кондуктором на городской автобус, но через три месяца занял денег и купил старенький «Кубанец», сделав тем самым первый шаг в предпринимательской деятельности. Кстати, сам он прав вождения по категории Д не имел и принципиально не имеет, считая главным для себя - организацию процесса перевозок, укрепление инженерно-технической инфраструктуры предприятия. Кстати, у Шмарина сегодня самая лучшая ремонтная зона в сфере пассажирских перевозок. Он не скрывает, что не раз бывал в старейшей оренбургской автоколонне 1825, перенимал опыт, вникал в детали, но потом внедрил у себя немало новшеств, которые не всем коллегам пока доступны.

Если в начале автопарк пополнялся за счет уже видавших виды автобусов, то сегодня практически все ПАЗы, ЛИАЗы 2011-2012 года выпуска, они обслуживают семь наиболее популярных городских маршрутов, а в летний период еще и дачные. Они выделяются на общем фоне не только новизной, но и индивидуальным дизайном. Шмарин одним из первых перевозчиков оснастил автобусы системой ГЛОНАС и автоматизированной системой объявления остановок. Забота о культуре обслуживания пассажиров проявляется даже в таких мелочах, как, к примеру, в том, что водители не курят на протяжении рейса и не навязывают пассажирам свои музыкальные предпочтения. Но до совершенства еще далеко.

- Убежден, что необходимо вводить безналичный расчет за поездку в городском автотранспорте, считает Александр Шмарин. — Это будет дополнительным удобством для пассажиров, а у некоторых водителей исчезнет возможность дополнительно «зарабатывать» на сверхплановой выручке. Есть еще одна мечта, которую я постараюсь уже в будущем году осуществить: установить в автобусах кондиционеры.

Кстати, познакомились мы на совещании у министра экономразвития области В. Васина. Речь шла о проекте «Газпрома» по переводу транспорта на газомоторное топливо. Оказалось, что автопарк в ООО «Автотрейд» уже переведен практически весь - а это порядка 200 автобусов - на экологически чистый вид топлива - метан. Сейчас одна опасность волнует: если ценовая конкурентоспособность газового топлива по сравнению с бензином, соляркой будет нарушаться, то вложенные средства в переоборудование автобусов на работу на газе не окупятся.

Так, постепенно наш разговор перешел на темы экономики пассажирских перевозок и взаимоотношений власти и бизнеса.

Экономику не обманешь

- Александр, а есть ли смысл ставить кондиционер в ваши новые ПАЗы? Вы наверняка бываете в других странах, там по городам колесят совершенно другие автобусы и понимание безопасности, комфортности совершенно иное.

- Да, это так, как и то, что во всех цивилизованных странах пассажирские перевозки убыточны, но предприятия продолжают развиваться, потому что их дотируют из бюджетов.

Экономика – великая наука, её не обманешь. Стоимость ПАЗа се-

- Хочу написать кандидатскую на экономическую тему, - признается Александр Шмарин. – В одной только нашей разработке 1С для пассажирских перевозок заложено тем не менее, чем на две кандидатские. Аналогичные программы, которые предлагают разработчики 1С, до сих пор не учитывают весь комплекс специфики нашего бизнеса.

По признанию Шмарина, если первые 10 лет он занимался в основном производственным трудом, то последние 5 лет – интеллектуальным. Он думает не столько о развитии своего бизнеса, сколько об отрасли под названием «городские пассажирские перевозки», мечтает о создании цивилизованной комфортной среды для горожанина.

Ну а производственную часть его деятельности уже по достоинству оценили и городская, и областная власти. В 270-тый день рождения города Оренбурга А.А. Шмарин стал обладателем почетного звания «Человек года», а осенью, по итогам областного конкурса хозяйствующих субъектов получил из рук Сергея Балыкина, первого вице-губернатора области знак «Лидер экономики-2013». В номинации «Лучшее предприятие отрасли» Александр Шмарин стал единственным индивидуальным предпринимателем, попутно разрушив стереотип о том, что ИП – это бизнес «малышей». Сегодня его предприятие входит в четверку самых крупных перевозчиков пассажиров Оренбурга, а областной статус конкурса «Лидер экономики» явно обозначает региональный масштаб бизнеса.



Александр Шмарин:

«Пришло время создавать для города, для людей, а не только для бизнеса»

годня составляет 1 млн. 200 тыс. рублей. НИФАЗ стоит 8 миллионов. Не секрет, что 56% от тарифа – это лизинговые платежи за технику. Если вы хотите новый современный автобус с кондиционером, то платить за поездку придется не 15 -16 рублей, а 33. Оренбуржцы согласятся с такой ценой? Нет. Вот тут-то и возникает треугольник «автоперевозчик - власть - пассажир», в котором власть обязана взять на себя функцию регулятора отношений между автоперевозчиком и пассажиром. Если мы хотим ездить на комфортабельном транспорте и платить по-прежнему тарифу, то власть должна компенсировать затраты на приобретение таких автобусов.

- Несколько лет назад, бывая в Башкирии, удивилась тому, что там вместо «ГАЗЕЛей» пассажиров перевозят на «Мерседесах». Как им это удалось?

- В этом случае ни о какой экономике речи нет. Просто при прежнем руководстве в республике сохранился островок социализма и все эти «мерседесики» были куплены за бюджетный счет. В нашем же случае я говорю о том, что взаимоот-

ношения социального бизнеса с властью должны базироваться на экономике. Если власть посчитает, что горожане достойны, чтобы их перевозили за 15 рублей в автобусах за 8 миллионов, и будет дотировать такие перевозки, то наш проект будет реализован как государственночастное партнерство. Если власть не готова к этому, будем ездить на ПАЗах, но тогда не надо говорить, что бизнес такой жадный и не хочет сделать людям что-то хорошее.

А я хочу реализовать свой проект, и как экономист по второму высшему образованию готов предоставить все необходимые расчеты. Кстати, мы изучали экономику этого процесса порядка трех месяцев, нанимали 30 человек, чтобы отследить пассажиропотоки, делать множество других расчетов. А потом проверили свои выводы, применив методику федеральных структур. Результаты 100-процентно совпали! Мы убедились, что федеральная методика расчета тарифов на пассажирские перевозки создана для того, чтобы примирить бизнес и муниципальную власть в диалоге. когда бизнес говорит, что нам надо такой тариф, а власть отвечает: не верю, вы хапуги.

«Окно» для новых идей

- Александр, а вы уверены, что власть повернется к вам лицом?

 Могу сказать одно: за 10 – 15 лет от бизнеса не было серьезных предложений. Да и сам бизнес был не очень прозрачным, было много представителей околовластных кругов, заинтересованных в административных ресурсах и преференциях лично для себя. В последние три года ситуация резко поменялась, наш бизнес очистился, как я называю, от «шелухи», сеголня на нашем рынке действуют четыре крупные компании, у которых практически одинаковые объемы перевозок. Есть еще с десяток малых предприятий, у которых на обслуживании по одному – двум маршрутам.

Но самое главное – мы видим позитивные изменения в муниципальной власти, которая откровенно говорит, что не имеет никаких личных интересов в нашем бизнесе, ждет от нас предложений по со-

вершенствованию пассажирских перевозок. Во взаимоотношениях власти и бизнеса открылось некоторое «окно» для новых идей. Мы сейчас завершаем формирование стратегии развития городских перевозок до 2020 года, и намерены познакомить с ней не только представителей городской власти, но и губернатора.

- А вы не боитесь, что вам скажут, что дефицит бюджета сегодня не позволяет приступать к таким проектам и ваши идеи по повышению качества пассажирских перевозок «умрут» за дверями чиновничьих кабинетов?

Теперь этого произойти уже не может. Бизнес встает на ноги, понимает свою ответственность перед обществом и готов предоставлять ему новое качество своего труда. Если власть не хочет или не может помогать бизнесу в этом, так пусть она об этом скажет обществу открыто. А я себя уважаю как человека бизнеса, лидера экономики области в сфере пассажирских перевозок. Не хотелось бы, чтобы в меня тыкали пальцем и говорили: он – хапуга и потому мы ездим на «ПАЗиках». Я и моя команда хочет изменить ситуацию, чтобы горожанам стало лучше, комфортней. И если власть нам в этом не поможет, будем добиваться своей цели в одиночку.

Ответ «мусорной» проблеме

- По всему видно, что в одиночку вы сдвигаете с места одну из самых больных проблем города. Речь о строительстве мусороперерабатывающего завода. Эту тему начали обсуждать еще при прежнем губернаторе. Ровно три года назад на презентации экономического блока один из чиновников пообещал через три дня сообщить имя инвестора и дату начала строительства мусороперерабатывающего завода. Потом он попросил тайм-аут на три месяца, которые тянутся до сих пор.

- Инвесторов надо было искать среди своих, кому не безразлично, в какой среде живешь. Мы тоже не сразу нашли подходы к этой проблеме. В прошлом году я стал председателем Ассоциации перевозчиков твердых бытовых отходов, и эта работа позволила увидеть эту проблему изнутри. На деньги Ассоциации мы приобрели 26тонный каток-уплотнитель, который **УТЮЖИТ ПОЛИГОН. ТЕМ САМЫМ ВЫГО**няя метан из полостей и снижая риск самовозгорания мусора. Сейчас идет монтаж пиролизной установки, в которой будет сжигаться часть мусора, а полученная электроэнергия пойдет на нужды мусороперерабатывающего комплекса. Кстати, мусор будет сортироваться, металл, пластик, стекло, бумага будут продаваться на переработку. То есть наш проект нацелен на то, чтобы не обременять излишними расходами горожан. Запуск мусороперерабатывающего комплекса намечен на 25 декабря. Он позволит в 3 - 4 раза снизить годовой рост полигона и рассчитан на перегод. Мы рассчитываем, что через 10 лет захоронение мусора на полигоне ТБО полностью прекратится.

- Жители города будут вам очень благодарны.

- Честно говоря, мы не ждем благодарностей. Мне нравится выражение: «Ждешь благодарности? Не дождешься! Сердце быстрей надорвется».

Знаю одно: надо наметить дорогу и идти по ней. А уже в пути становится видно, что мало еще сделали, чтобы заслужить благодарность.

У меня для себя есть плохое качество: не умею радоваться достигнутым. Когда приходишь к цели, уже видишь новую. Я далёк от того, чтобы считать, что я самореализовался.

Людмила УСТИМОВА