

Транспортные приоритеты России

Окончание.
Начало в «АТ» № 1, 2012 г.

В. Кузьмина



В конце прошлого года в г. Новосибирске состоялась Всероссийская конференция транспортников. Начало форуму было положено в ходе работы круглых столов. Тема одного из них – «Обеспечение доступности и качества пассажирских и грузовых перевозок».

В предыдущем номере «АТ» мы рассказали о состоянии и перспективах развития грузового автотранспорта, сегодня речь пойдет об актуальных вопросах пассажирских перевозок.

Вели круглый стол президент Российского автотранспортного союза О. Старовойтов и президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Е. Москвичев. В работе круглого стола приняли участие министр транспорта России И. Левитин, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Л. Липсиц, руководитель Федеральной антимонопольной службы И. Артемьев, заместитель мэра Москвы Н. Лямов, заместитель министра финансов России А. Новак.

В ходе обсуждения были сформулированы предложения, озвученные затем на Всероссийской конференции транспортников в выступлениях президента СТР В. Ефимова и президента АСМАП Е. Москвичева.

В работе конференции принял участие Председатель Правительства РФ В. Путин.

Проблемы пассажирских перевозок

С основным докладом по данному вопросу выступил член правления Московского областного транспортного союза С. Москвичев. В своем выступлении он акцентировал внимание на проблемах нормативного регулирования организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Выступающий отметил, что в начале 90-х годов страной был взят курс на переход к рыночным механизмам регулирования экономики. Параллельно с предприятиями с государственной и муниципальной формой собственности организовались и начали активно развиваться предприятия пассажирского автотранспорта с частной формой собственности.

В настоящее время, в соответствии со статистикой Министерства транспорта РФ, по численности подвижного состава они превосходили предприятия с государственной формой собственности. Это в среднем по стране. В регионах же картина кардинально разнится. Там, где местный бюджет испытывает существенные затруднения, муниципальных предприятий уже нет, а там, где средств достаточно, содержатся крупные муниципальные предприятия, продолжающие занимать преобладающие позиции по объему предоставляемых услуг. При этом предприятия частного сектора к настоящему времени уже имеют большой опыт в выполнении перевозок, качественный и безопасный подвижной состав последних моделей лучших производителей, хорошую производственную базу, а также финансовые средства, которые могли бы быть инвестированы в развитие отрасли, в том числе в объекты транспортной инфраструктуры. Однако для того, чтобы эти зарабатываемые деньги направлялись в нужное для страны, регионов русло, необходимо создать соответствующую среду, и прежде всего правовую.

Эта среда, по мнению предприятий пассажирского автотранспорта московского региона, должна обеспечивать создание ясных правовых основ для устойчивого функционирования и развития отрасли, повышения безопасности и качества услуг, предоставляемых населению, повышения финансовой устойчивости и рентабельности предприятий пассажирского автотранспорта.

Для этого прежде всего необходимо создать единые, долговременные и оптимальные для страны механизмы и правила регулирования организации регулярных перевозок как по муниципальным, так и по межмуниципальным и межрегиональным маршрутам. В настоящее время, ввиду отсутствия федерального закона, таких механизмов нет.

В отсутствие федерального законодательства эти механизмы уже

длительное время принимались и принимаются на местном уровне. Однако на настоящий момент они не являются полными, а в отдельных случаях создают необоснованные препятствия к развитию предприятий, росту инвестиций.

Как правило, в правовых актах муниципальных образований, субъектов РФ отсутствует или является неполной регламентация основных принципов формирования маршрутной сети: прежде всего оснований для отказа в открытии, изменении, отмене маршрутов. В результате перевозчики жалуются, в том числе в транспортные союзы, с одной сто-



С. Москвичев

роны, на отказы в открытии и изменении востребованных населением маршрутов, с другой – на открытие маршрутов, дублирующих действующие, которые имеют, как правило, высокую доходность.

В принятых законодательных актах по-разному регламентируется порядок предоставления допуска к перевозкам, к примеру, отсутствует порядок установления параметров конкурсных лотов, что в итоге приводит к введению необоснованных ограничений к участию в процедуре допуска.

В ряде случаев критерии конкурсного отбора не дают перевозчикам даже ясных ориентиров по приоритетам региона, т.е. перевозчик, пода-

вая документы на конкурс, не понимает, что от него требуется, чтобы он был признан победителем. Например, к критериям отбора относится система обеспечения безопасности дорожного движения, но без описания необходимых требований; либо устанавливаются сомнительные приоритеты по уровню заработной платы на предприятии, количеству транспортных средств, находящихся в аренде и т.д., которые не имеют прямого отношения к качеству и безопасности перевозок.

Помимо этого, устанавливаются необоснованные ограничения на развитие перевозок, в частности, по востребованному населением количеству транспортных средств на маршрутах, их вместимости. На практике это обычно делается для ограждения от конкурентного влияния отдельных перевозчиков. Население обращается с жалобами на нехватку провозной способности маршрута, у перевозчика есть и возможность, и желание увеличить количество или вместимость транспортных средств, но согласующий орган отказывает. К примеру, для соблюдения расписания из-за ухудшения дорожной ситуации перевозчик добавляет на маршрут транспортное средство, но его наказывают штрафом от 50 до 100 тыс. руб. Для замены поломанного автобуса он выпускает на маршрут транспортное средство другой вместимости, не согласованной уполномоченным органом, его вновь штрафуют на 50–100 тыс. руб.

Отсутствует в настоящее время и оптимальное, а в отдельных случаях и просто ясное нормативное регулирование организации перевозок по регулируемым тарифам, соответственно с компенсацией перевозчикам выпадающих доходов. До настоящего времени, к примеру, даже в г. Москве отсутствуют нормативные акты, регулирующие порядок открытия, изменения, закрытия таких маршрутов, отсутствует порядок допуска к перевозкам, хотя такими перевозками охватывается более чем 80% суммарного объема предоставляемых транспортных услуг.

К сожалению, приходится констатировать и рост необоснованного административного, надзорного давления на предприятия, коррупционную емкость отдельных положений действующих нормативных актов. Во многих случаях имеет место избыточное административное регулирование, в нормативных актах продолжают присутствовать нормы избирательного действия, осуществляются внеконкурсные процедуры допуска перевозчиков к обслуживанию маршрутов при нерегламентированном, негласном праве решения вопроса ответственным чиновником (подписание различных временных договоров на перевозки, в организации которых нет никакой чрезвычайности). Имеют место также избирательность и неограниченная возможность органов исполнительной власти по расторжению договоров на перевозку в одностороннем порядке.

В имеющихся условиях перевозчикам трудно планировать свой бюджет, оценивать доходы и расходы даже на ближайшую перспективу, тем более планировать крупные инвестиции, получать серьезные кредиты в банках, заниматься строительством и реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры.

В ожидании новых законов

Основные пути решения перечисленных проблем предусмотрены в законопроекте, подготовленном ко второму чтению в Государственной думе РФ, «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Принятие этого закона позволило бы ввести единые и ясные для предприятий пассажирского автотранспорта правила функционирования отрасли на долгосрочную перспективу, что жизненно необходимо для обеспечения стабильности ее развития, инвестирования, прежде всего

внебюджетных средств, повысить качество и безопасность перевозок.

Однако законопроект не проходит второе чтение в Государственной думе по разным причинам уже более трех лет. Последним препятствием на его пути оказался противоречащий его положениям законопроект, разработанный Министерством транспорта РФ и внесенный на рассмотрение в Правительство РФ: «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам...». Законопроект соответственно не предусматривает регулирование организации перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам и исключает участие органов исполнительной власти регионов в организации перевозок по межрегиональным маршрутам, наделяя их полномочиями по согласованию в одном ряду с другими владельцами объектов транспортной инфраструктуры. Соответственно, органы власти при организации транспортного обслуживания населения (что предусмотрено федеральными законами №131-ФЗ и №184-ФЗ) оказываются лишены необходимых полномочий, прежде всего в части введения требуемых для этого ограничений при организации регулярных перевозок по муниципальным, межмуниципальным маршрутам и межрегиональным маршрутам. В соответствии с законодательством РФ такие полномочия могут быть предоставлены исключительно федеральным законодательством. Такое положение не может способствовать определенности в функционировании предприятий и не может быть поддержано транспортным сообществом. Затягивание с принятием закона тормозит развитие отрасли, загоняет решение имеющихся проблем в сферу судебных споров, а порой и во внеправовое русло.

Параллельно с настоятельной необходимостью введения правового регулирования организации регулярных перевозок на федеральном уровне необходимо также сопрягать принятие правовых актов, направленных

на увеличение финансовой нагрузки на предприятия, с оценкой фактического финансового состояния большинства из них и, возможно, с принятием актов, пропорционально снижающих финансовое бремя.

В соответствии со статистическими данными Министерства транспорта РФ, финансовое положение большинства предприятий пассажирского транспорта близко к банкротству. Большинство транспортных средств в РФ эксплуатируется за пределами установленного ресурса – 46% автобусов имеют срок эксплуатации более 10 лет. За 2010 г. по РФ убыток от перевозочной деятельности получило на 31,3% предприятий больше, чем в 2009 г. В 2011 г. эта цифра существенно возрастет по следующим причинам:

- повышение ставки по обязательным страховым взносам (с 26% до 34% (ФЗ от 24.07.2009 №212-ФЗ), при применении упрощенной системы налогообложения ставки увеличены с 14 до 34%);
- рост цен на топливо и ГСМ (транспортный налог остается при повышении акцизов на топливо);
- реализация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности (исполнение требований федерального закона № 16-ФЗ);
- реализация положений Федерального закона №22-ФЗ «О навигационной деятельности» (ГЛОНАСС).

Что впереди?

Дальнейшая перспектива также имеет аналогичную направленность – ко второму чтению в ГД подготовлен законопроект «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам».

Законопроект предполагает увеличение более чем в 12 раз по отношению к ОСАГО страхового возмещения – до 2 025 000 руб., что соответственно предполагает и существенное увеличение размеров страховых премий, уплачиваемых перевозчиками страховщикам. При этом законопроект устанавливает единый порядок страхового возмещения по

страдавшим пассажирам для перевозчиков всех видов пассажирского автотранспорта, включая авиационный, морской, речной, железнодорожный транспорт, метрополитен, а также автомобильный и городской наземный электрический транспорт. В случае любого ДТП с пострадавшими страховщик выплачивает пассажирам возмещение из страхового фонда, сформированного фактически исключительно перевозчиком. Разработчики не приняли во внимание то, что в отличие от метро, авиационного, морского, речного или железнодорожного транспорта автомобильный и городской наземный электрический транспорт на улично-дорожной сети тесно взаимодействует со всеми участниками движения и, по статистике, в 65% случаях виновником является не перевозчик. Поэтому всю финансовую нагрузку по страхованию несправедливо возлагать на предприятия пассажирского автотранспорта и пассажиров, вне зависимости от того, кто будет виноват в ДТП. Также законопроект предполагает при ДТП возмещение только пассажирам маршрутов регулярных перевозок. Кондукторы, водители, пассажиры других транспортных средств, такси будут получать возмещение в рамках ОСАГО.

Московский областной транспортный союз, РАС, СТР в этой связи предлагали и предлагают органам государственной власти РФ оставить страхование данных перевозок в рамках ОСАГО, повышая постепенно, за 4–5 лет, уровень страховых возмещений до 2 млн. руб. и, соответственно, страховых премий перевозчиков, а также предусмотреть право перевозчиков на формирование для страхования ОСВ (обществ взаимного страхования) либо СРО (саморегулируемых организаций).

Конкретные предложения

В целях реализации положений Федерального закона №22-ФЗ «О навигационной деятельности» введена обязательность оснащения автобусов приемниками системы навига-

ции – ГЛОНАСС и тахографами. Постановлением Правительства РФ от 27 сентября 2011 г. №790 с 1 января 2012 г. оснащение транспортного средства приемниками системы ГЛОНАСС становится лицензионным требованием и условием. Дополнительная финансовая нагрузка на оснащение и эксплуатацию предприятия в 100 автобусов составляет порядка 2,5 млн. руб. При этом, учитывая безвыходность ситуации для перевозчиков, производители не упустят своей прибыли. В этой связи целесообразно просить ФАС взять под контроль рост цен на оснащение предприятий системами навигации.

Учитывая социальную значимость тарифов, устанавливаемых на пассажирские перевозки, а также, в целом, низкую рентабельность, а во многих случаях и убыточность пассажирских перевозок, также целесообразно рассмотреть предложения, направленные на улучшение финансового состояния предприятий пассажирского автотранспорта, связанные со сложившейся системой налогообложения:

1. Внести изменения в Федеральный закон «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования» №212-ФЗ от 24.07.2009 г., обеспечивающие льготный тариф для предприятий пассажирского автомобильного городского транспорта, а именно: 26% для предприятий, работающих на общей системе налогообложения, и 14% для предприятий, применяющих упрощенную систему налогообложения.

2. Создать равные условия для освобождения от НДС перевозчиков всех форм собственности, осуществляющих перевозки по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

В настоящее время предприятия, осуществляющие перевозки по регулируемому тарифу (это, как правило, предприятия государственной фор-

мы собственности), в соответствии с положением ст. 149 «Налогового кодекса Российской Федерации» от 05.08.2000 №117-ФЗ освобождены от уплаты НДС, в то время как перевозки по нерегулируемому тарифу, осуществляемые предприятиями негосударственных форм собственности, не освобождены. При этом в завышенных тарифах не заинтересованы ни регионы, ни перевозчики. Нерегулируемые тарифы определяются сложившимся рынком услуг. То есть, оказывая услуги в одном регионе, как показывает практика, перевозчики устанавливают свои нерегулируемые тарифы практически такими же, как и установленные органом государственной власти, порой значительно выше, а зачастую и ниже.

В этой связи целесообразно внести изменения в ст. 149 НК РФ, освободив от уплаты НДС услуги по регулярным перевозкам в городском и пригородном сообщении (осуществляемые как по регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам).

3. Создать условия для расширения возможности предприятий по применению упрощенной системы налогообложения.

Практика применения УСН в сфере регулярных пассажирских перевозок показала ее эффективность как для субъектов предпринимательской деятельности, так и для государственных органов.

Для предприятий система предоставила предельно простой и ясный инструмент исчисления налога, исключивший как возможность, так и необходимость применения так называемых «серых» схем. Предоставление льготного режима налогообложения обеспечило возможность предприятиям малого бизнеса во многих случаях избежать банкротства, повысить рентабельность и устойчивость производства, уровень заработной платы работникам, осуществлять замену подвижного состава, что привело к повышению безопасности и качества перевозок. УСН реально обеспечила прозрачность экономической политики предприятий, что

исключает прессинг со стороны корпоративных структур, манипулирующих сложностями налогового законодательства.

Налоговым органам использование УСН позволило проводить оперативный контроль полноты уплаты налога в бюджет без трудоемких процедур налоговой проверки и избегать конфликтов с налогоплательщиком на почве различных толкований правил формирования налогооблагаемой базы.

Положительный опыт применения этой системы налогообложения для малых предприятий и индивидуальных предпринимателей показывает целесообразность его распространения и на более крупные предприятия отрасли.

В этой связи предлагается внести одновременно изменения в главу 26.2 Налогового кодекса РФ, обеспечивающие:

– увеличение предельной численности работников со 100 человек до 250 человек;

– увеличение лимита годового дохода налогоплательщика с 60 млн. руб. до значения не ниже 100 млн. руб.

В заключение С. Москвичев отметил, что безопасность и качество перевозок слагаются из большого количества факторов, однако наибольшее влияние на них оказывает финансовое состояние предприятия. Если предприятие из месяца в месяц не может найти средств для достойной заработной платы сотрудникам, оплаты по основным статьям расходов, то вопрос о замене подвижного состава на новый, более качественный и безопасный, здесь не стоит. Именно поэтому в законодательстве целого ряда стран вопрос обеспечения рентабельности работы действующего перевозчика является фактически главным при решении основных вопросов организации транспортного обслуживания населения.

Реализация озвученных предложений, по мнению докладчика, позволит существенно стабилизировать состояние предприятий, вести планирование бюджета, обеспечит их устойчи-

вое развитие на долгосрочную перспективу, позволит инвестировать средства в производственную базу и объекты транспортной инфраструктуры, существенно снизить расходы бюджета на осуществление транспортного обслуживания населения.

Обсуждение

В своем выступлении С. Москвичев отразил позицию многих автотранспортников, осуществляющих перевозки пассажиров.

Вместе с тем во время дискуссии прозвучали и другие предложения. Среди них – актуальный вопрос формирования тарифов на пассажирских перевозках. В частности, было рекомендовано разработать методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и электрическим общественным транспортом и утвердить их на федеральном уровне. При этом, если тарифы регулируются и устанавливаются на уровне ниже себестоимости перевозок, необходимо компенсировать ту часть доходов, которая выпадает в связи с этим регулированием.

На круглом столе была озвучена проблема нелегального извоза. К примеру, в Новосибирской области более 40% перевозок пассажиров осуществляется вне автовокзалов. В этой сфере нужно принимать меры, направленные на защиту добросовестных перевозчиков, необходимо принятие соответствующего закона на федеральном уровне.

Свое отношение к проблемам в области пассажирских перевозок высказал руководитель Федеральной антимонопольной службы И. Артемьев. Он отметил, что в XXI веке наша страна с огромными по протяженности магистральями не имеет даже основ по регулированию пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Хотя в каждом регионе есть свое регулирование, но происходит это из-за отсутствия основ регулирования пассажирских перевозок на федеральном уровне. И эти основы должны затрагивать в том числе и вопрос



И. Артемьев

формирования тарифов, которые, по его мнению, в ряде случаев можно отпустить – такая возможность должна быть предусмотрена.

Помимо этого, И. Артемьев сказал: «Мы понимаем, что власти должны формировать маршруты. Действительно, сегодня сел за руль автобуса и поехал куда хочу – это вакханалия. И, как антимонопольный орган, мы давно уже говорим о необходимости проведения тендеров. Но как они проходят? Наши власти предъявляют избыточные требования к выходу перевозчиков на рынок, к примеру, есть случаи, когда прописывают, что автобусные остановки должны быть в собственности у перевозчиков и др. Сегодня, в связи с предъявлением избыточных требований при проведении тендеров, возбуждено уже 30 дел».

В заключение руководитель антимонопольной службы высказал мнение, что государственные унитарные предприятия сегодня могут продолжать существовать, поскольку они предоставляют услуги, но в целом необходимо стремиться к развитию конкуренции и прекращению выдачи преференций ГУПам. На рынке пассажирских перевозок нужно создавать нормальную конкурентную среду за счет частного капитала, не выдвигая при этом избыточных требований.

Высказал свою позицию по этому вопросу и Е. Москвичев. Президент АСМАП сказал, что, пока убыточен го-

родской транспорт, он должен регулироваться федеральным законом.

Прокомментировал Е. Москвичев и выступление своего однофамильца С. Москвичева в части вопросов страхования. Он сказал, что действующий закон ОСАГО сегодня работает не на перевозчиков, а на страховщиков. По закону ОСАГО сегодня страховщики получают почти 30 млрд. руб. Но на каждый вложенный рубль автотранспортники приносят ущерб из-за ДТП в несколько раз меньше, в результате значительная часть денег остается у страховых компаний. Сегодня все ругают автомобилистов, что они паркуют свои машины на проезжей части, создавая пробки, оставляют автомобили на тротуарах. Но страховые компании обязаны тратить определенный процент собранных денежных средств на проведение превентивных мероприятий, вот пусть они и отдадут часть денег на строительство парковок в городах.

Е. Москвичев также добавил, что он благодарен Москве за то, что законопроект об обязательной гражданской ответственности автотранспортчика за причинение вреда пассажирам во втором чтении удалось остановить. Сегодня городской наземный пассажирский автомобильный и электрический транспорт перевозит 21 млрд. пассажиров. Да, к сожалению, дорожно-транспортные происшествия происходят, но на пассажирский профессиональный транспорт из 30 тыс. погибших приходится не более 200 человек. Если правительством будет принято решение, что за каждого погибшего надо платить 2 млн. руб., то это только 400 млн. руб. Если каждый пассажир в течение года заплатит один рубль, который умножим на количество перевезенных пассажиров, то получится значительная сумма, а на какие нужды она пойдет? В настоящее время в субъектах РФ, в связи с отсутствием денег на обновление подвижного состава, до сих пор эксплуатируются автобусы, которые давно подлежат списанию. Поэтому Е. Москвичев

предложил использовать эти деньги, к примеру, в обществах взаимного страхования, саморегулируемых организациях, которые направят их на уменьшение цены нового подвижного состава при его закупке.

Директор Союза автотранспортников Свердловской области Р. Саранчук подняла вопрос обновления подвижного состава малого бизнеса. Она сказала, что их организацией проведен анализ деятельности 872



Е. Москвичев

хозяйствующих субъектов, из которых 80% относятся к малому бизнесу, реально работающих в малых и средних городах Свердловской области. Анализ показал, что в этом секторе более 40% подвижного состава, занятого на перевозках, не отвечает требованиям безопасности. Сегодня в парке автобусов более 30% – старше 10 лет, а около 25% – старше 15 лет. Р. Саранчук предложила на базе проведенного анализа создать совместно с компанией «Русские автобусы – Группа ГАЗ» целевую адресную программу обновления автобусов малого и среднего бизнеса, для начала – в виде пилотного проекта. Она отметила, что в Свердловской области готовы сделать адресную программу по каждому муниципалитету и каждому перевозчику.

Принявший участие в работе круглого стола министр транспорта РФ И. Левитин заинтересовался у предста-



Р. Саранчук

вителя Свердловской области, задействован ли при этом механизм лизинга.

Р. Саранчук ответила, что программа пока не предусматривает конкретного механизма, но рассматривались и вопросы лизинга, и использование системы утилизации.

Министр предложил подписать соответствующее соглашение с губернатором Свердловской области по подготовке и реализации пилотного проекта по обновлению подвижного состава малого и среднего бизнеса с использованием механизма лизинга. Он подчеркнул, что городской наземный автомобильный транспорт необходимо обновлять. И. Левитин напомнил, что в свое время была программа поддержки обновления автобусного парка «70/30», программу все хвалят, но не все регионы могут выделить деньги на софинансирование. Министерство транспорта будет предлагать вернуться к этой программе на постоянной основе, но стоит подумать и о лизинговой программе на общественном городском транспорте.

Со своей стороны Р. Саранчук озвучила замечания по итогам реализации программы поддержки «70/30». Она рассказала об итогах ее реализации в Свердловской области, где в рамках этой программы закуплено 250 автобусов. Половина пришла в крупные муниципальные образования, и здесь, действительно, из-

менилась ситуация в лучшую сторону. Другая половина ушла в малые и средние города. Получилось, что порядка двух новых автобусов пришли в небольшой город, где работают восемь перевозчиков. Муниципалитет объявляет конкурс по одному автобусу на маршрут. Проходит время, и выясняется, что новые автобусы простаивают в гаражах и буквально разваливаются на глазах, поскольку на них установлены высокие арендные ставки, непосильные для малого бизнеса. В результате на муниципальных маршрутах небольших городов вновь эксплуатируются старые автобусы, не отвечающие требованиям безопасности. Р. Саранчук отметила, что порядок принудительной передачи муниципалитетами новых автобусов в частные руки путем выкупа за счет высоких арендных платежей до конца не продуман. Она считает, что, пока автобусы в сфере малого бизнеса не перейдут в частные руки, программа в этой части будет работать неэффективно.

Присутствующий на круглом столе заместитель министра финансов А. Новак прокомментировал данное выступление. Он сказал, что программа «70/30» была принята в условиях кризиса и действовала, прежде всего, для поддержки производителей автотехники в тот период, когда снизился спрос со стороны потребителей. Госу-

дарство поддержало автопроизводителей, выделив деньги субъектам федерации за счет средств федерального бюджета, чтобы обеспечить спрос на производимую технику. Но, тем не менее, действительно, на сегодняшний день требуется серьезное обновление автопарка, особенно автобусного. Однако в настоящее время это полномочия субъектов муниципалитетов, а не федерации. У федерального бюджета есть свои обязательства и расходы, которые должны обеспечиваться в первую очередь. Но государство в лице Минфина готово не напрямую выделять денежные средства субъектам, а участвовать в субсидировании процентной ставки по лизинговым схемам.

Итоги круглого стола

По итогам работы двух блоков круглого стола было принято решение вынести на обсуждение Всероссийской конференции транспортников ряд предложений, в том числе:

- утверждение на федеральном уровне методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и электрическим общественным транспортом, а также законодательное закрепление гарантированного возмещения пассажирским перевозчиком расходов, связанных с осуществлением перевозок;

- увеличение производительности и рентабельности федеральных, региональных и местных автомобильных перевозок за счет создания товарно-транспортной инфраструктуры и применения современных, высокоэффективных логистических технологий;

- сокращение необоснованно длительных простоев транспортных средств международных автомобильных перевозчиков на пунктах пропуска государственной границы России за счет их реконструкции, уменьшения числа представляемых документов, а также переноса углубленного таможенного контроля на приграничные внутренние терминалы;

- реализация комплекса мер, стимулирующих сокращение и ускорен-

ное обновление грузового и пассажирского автотранспорта;

- устранение избыточных административных барьеров при осуществлении весового и габаритного контроля грузовых автомобилей;

- разработка стандартов качества услуг транспорта и его инфраструктуры, в том числе минимальных социальных стандартов транспортных услуг для населения;

- формирование транспортно-экономического баланса;

- определение подходов к созданию системы транспортно-логистических центров на основных международных и внутренних грузопотоках и систем, направленных на доставку грузов «от двери до двери»;

- развитие лизинга подвижного состава и оборудования;

- развитие национальной экспедиторской системы, механизмов, обеспечивающих вытеснение с рынка недобросовестных перевозчиков, экспедиторов, операторов;

- завершение формирования законодательно-правовой базы административных и экономических методов государственного регулирования по каждому виду транспорта и по общетранспортной деятельности.

Всероссийская конференция транспортников

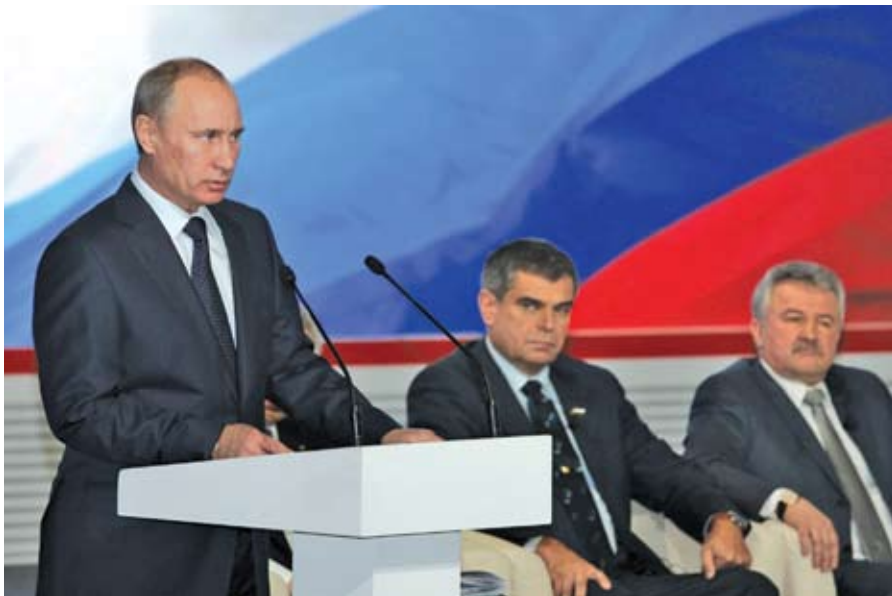
На Всероссийской конференции транспортников выступили президент Союза транспортников России В. Ефимов, президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Е. Москвичев и Председатель Правительства РФ В. Путин, который затем ответил на вопросы участников мероприятия.

В своем вступительном слове Председатель Правительства РФ, в частности, сказал, что транспортная отрасль играет ключевую роль для нашей страны, экономическое, социального и территориального развития.

За 5–10 лет нужно модернизировать, привести в порядок все федеральные трассы страны. Одновременно необходимо уделить особое



А. Новак


В. Путин

внимание региональным, городским и сельским дорогам.

Новые задачи, стоящие перед отраслью, потребуют решения многих системных проблем, внедрения новых механизмов привлечения инвестиций, новой технической и регламентной базы. В. Путин отметил, что транспортные проекты должны стать приоритетными в рамках СНГ, при взаимодействии России со странами Евросоюза, АТР, в деятельности Шанхайской организации сотрудничества.

Что касается Таможенного союза и единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана, то наша страна выступает здесь за создание равных условий для транспортных компаний. Но при реализации интеграционных проектов, при формировании общего рынка в любом случае интересы отечественных транспортников должны быть защищены.

В прошлом году в обновление общественного транспорта в стране было вложено порядка 10 млрд. рублей. Необходимо ускоренное развитие всей этой сферы. Следует выстраивать многоуровневую и взаимосвязанную систему маршрутов, организации работы пересадочных узлов, стыковок городского и пригородного сообщения.

Говоря о стоимости автомобильных перевозок, председатель правительства отметил, что они сильно увязаны с ценами на бензин и дизельное топливо. Следует в постоянном режиме отслеживать ситуацию на рынке нефтепродуктов, делать все, чтобы не допустить скачков цен на топливо, обеспечить их стабильность. Не всегда, конечно, это удастся в современных условиях, в условиях рынка, да и нормативная база еще требует совершенствования.

Другая задача, которую нужно решать безотлагательно, – это масштабное технологическое обновление транспортной отрасли. На смену устаревшим моделям по всему сегменту транспорта должны прийти эффективные, высокотехнологичные образцы техники. Речь идет о новых коммерческих автомобилях, об автобусах, троллейбусах, трамваях, маршрутных такси, которые должны соответствовать всем современным требованиям по безопасности, комфортности и экологичности.

В заключение вступительного слова В. Путин сказал, что для реализации обозначенных планов нужна согласованная работа представителей отрасли, бизнеса и, разумеется, власти всех уровней – и муниципальных, и региональных властей, и федеральных.

Комментарии В. Путина к выступлениям участников конференции

К выступлению президента Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Е. Москвичева:

Евгений Сергеевич, два вопроса вы поставили: это общественный транспорт и междугородные перевозки. Общественный транспорт целиком и полностью действующим законодательством отнесен к уровню, компетенции региональных властей. Мы поддерживаем региональные власти. Так, на закупку общественного транспорта в регионах и для дорожного строительства выделили 10 млрд. руб. Это была как антикризисная мера, прежде всего для того, чтобы поддержать автомобилестроителей, но она имела и социальный эффект, в том числе и по поддержке транспортников, особенно занимающихся перевозками пассажиров в городах. Здесь и автобусы, и троллейбусы закупали, и трамваи новые закупали – в общем, мера оказалась достаточно эффективной. Мы пока не разработали систему, связанную с заменой автобусного парка по примеру утилизации, как для легкового транспорта делали, но над этим подумаем еще. Здесь есть свои проблемы, связанные с обеспечением количественных показателей, с тем, чтобы не ущемить тех, кто работает в этой сфере: не у всех есть еще средства даже для замены транспорта по льготным схемам. Но у нас в Министерстве транспорта, по-моему, должно агентство сейчас создаваться. Мы создаем агентство, которое должно вырабатывать как раз те самые рекомендации и критерии, о которых вы сейчас сказали. Я попрошу министра два слова сказать об этом. Игорь Евгеньевич!

И. Левитин: Создано предприятие, оно называется Агентство по автомобильному транспорту, которое будет как раз вырабатывать рекомендации и стандарты. Здесь говорили о той программе, которую осуществляло Министерство реги-



И. Левитин

онального развития. Это были субсидии из федерального бюджета, но есть еще лизинговые схемы: во время кризиса Вы поддержали закупку дорожной техники, и за счет этого удалось поменять ту устаревшую дорожную технику. Здесь можно было бы тоже подумать с теми регионами, которые готовы были бы пойти на лизинговую схему за счет бюджетных средств, чтобы она не была дорогой.

В. Путин: Надо подумать, сколько это стоит, но вариант это хороший. Во всяком случае вот это агентство, о котором я сказал и министр это подтвердил, будет вырабатывать стандарты и в качестве рекомендаций раздавать их регионам.

Что касается требований к транспорту, конечно, мы – «за». Вопрос в том, как транспортные организации будут покупать эту новую технику. Разумеется, мы должны с вами исходить из того, что любая техника должна быть надежной и обеспечивать безопасность перевозок. Нам нужно и вперед двигаться, и повышать стандарты обеспечения безопасности, но, конечно, в этом смысле мы не должны принять таких решений, которые убьют значительное количество перевозчиков экономически.

Ответы В. Путина на вопросы участников конференции

Вопрос председателя правления некоммерческого партнерства перевозчиков «Транспортный Союз Сиби-

ри» В. Ильенко о господдержке и законе об обслуживании населения наземным транспортом, который, по его словам, был «рассмотрен, одобрен, прошел чтение – и точка». Почему не принимается закон?

В. Путин: «30/70» и «40/60» – это большая разница в расходах федерального бюджета. Мы действительно ведь проводили эту программу как антикризисную меру, направленную (я не буду скрывать) прежде всего на поддержку автомобильной отрасли, с тем чтобы предприятия не закрылись, с тем чтобы рабочие места сохранить, уровень заработной платы обеспечить. Но, естественно, мы делали это таким образом, чтобы убить сразу двух зайцев – поддерживать коммунальные, муниципальные службы по развитию пассажирского транспорта. Мне очень приятно, что это удалось. Но сейчас кризис еще практически не закончился в полном объеме, хотя по некоторым параметрам мы уже выходим на докризисный уровень: скажем, у нас уровень безработицы ниже, чем был до кризиса. Сегодня поэтому побудительные мотивы введения таких программ сократились. Но подумаем дополнительно, что можно сделать.

В. Ильенко: И по закону обязательно.

В. Путин: А по поводу закона – что Вы считаете там крайне важным? Почему не хватает этого закона?

В. Ильенко: Вы знаете, этот закон, про который я говорю, сегодня во многих субъектах Федерации принят на уровне субъектов, в том числе в Новосибирской области он был принят одним из первых. Но нам не хватает именно федерального закона. Каждый пишет свои законы, но этого недостаточно.

В. Путин: Вы же практик?

В. Ильенко: Да, конечно.

В. Путин: Чего вам не хватает в работе?

В. Ильенко: Мы сегодня не знаем, как рассчитывать тариф. Как быть с нелегальными перевозчиками... Здесь много можно об этом говорить: это наболевшее. Но закон ну-

жен федеральный, закон на уровне субъектов – это недостаточно.

В. Путин: Конечно. Вернемся к этому закону, обязательно вернемся.

Вопрос министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Л. Сафина о сельских дорогах.

В. Путин: Что касается населенных пунктов, то мы с вами хорошо знаем, что это ответственность регионального и муниципального уровней управления. В Республике Татарстан очень много делается для развития инфраструктуры, там вообще в принципе хозяйство ведется неплохо, даже, я бы сказал, не плохо, а хорошо. Это один из субъектов Федерации, где реально многое делается в строительстве – в жилом строительстве, в дорожном строительстве, в решении социальных вопросов. Там в целом у вас хорошая команда, профессионально подготовленная и эффективно работающая. Мы Татарстану оказываем большую помощь, в том числе и при подготовке к Универсиаде в Казани в 2013 году. Эти деньги в значительной степени идут в том числе и на развитие инфраструктуры, в том числе транспортной инфраструктуры. Есть вещи, за которые субъект Федерации, республика, в общем-то хорошо стоящая на ногах, должна отвечать сама по закону и работать в этих населенных пунктах. Даже эта программа по развитию сельских дорог тоже ведь делается с целью подтолкнуть регионы к тому, чтобы самостоятельно решать те вопросы, которые находятся в ее компетенции. А Ваше предложение по поводу стандартов для сельских дорог хорошее, надо подумать. Я думаю, что Вы правы: здесь стандарты должны быть такие, которые обеспечивают качество, безопасность и в то же время не завышают расходы на развитие этой инфраструктуры.

В заключение Председатель Правительства РФ поблагодарил организаторов и участников мероприятия, пообещав в ходе рядовой работы в Москве учесть предложения, высказанные во время конференции.