



Рязань:

выездное заседание Государственной думы РФ

В. Кузьмина

Комитет Государственной думы по транспорту под руководством Евгения Сергеевича Москвичева 6 апреля 2012 г. провел выездное заседание в городе Рязани. В Доме правительства Рязанской области обсуждались актуальные вопросы на тему «Состояние и перспективы развития автомобильного и наземного электрического пассажирского транспорта субъектов Российской Федерации». В мероприятии приняли участие министр транспорта РФ Игорь Евгеньевич Левитин, представители Министерства экономического развития РФ, Министерства финансов РФ, Министерства регионального развития РФ, субъектов Федерации, автотранспортных предприятий и общественности. В Рязань пригласили и журналистов, которые не только наблюдали за ходом проведения заседания, но и вместе с председателем Комитета по транспорту ГД посетили МУП «Автоколонна № 1310», а по окончании мероприятия смогли задать ему вопросы на специально организованной пресс-конференции.

Комментируя цель мероприятия, Евгений Москвичев сказал: «Считаю важным к обсуждению законопроектов привлекать органы исполнительной власти, руководителей регионов и, что не менее важно, представителей бизнеса. Только так можно создавать законы прямого действия, учитывающие интересы всех без исключения сторон, а значит, способные работать на практике. Законы должны быть такие, чтобы их выгоднее было исполнять, а не пытаться придумать способы их обойти. Ряд законов нашей отрасли писались еще в 90-е годы, сегодня они просто устарели и не соответствуют реалиям жизни. Другой важный момент заключается в необходимости уходить от привычной практики многолетней работы над законами. Их надо согласовывать и принимать в кратчайшие сроки. И мероприятие в Рязани, где за «круглым столом» собрались и законодатели, и исполнители, и общественность, и бизнес, – важный шаг в этом направлении».

Однако прежде чем перейти к конкретным вопросам, которые обсуждались на выездном заседании, расскажем о поездке в МУП «Автоколонна № 1310», предшествовавшей проведению «круглого стола».

День открытых дверей

«Автоколонна № 1310» – старейшее предприятие города Рязани и Рязанской области, обеспечивающее в сред-



нем за месяц перевозку 3,0 млн. пассажиров на двадцати городских и пяти пригородных маршрутах.

Она была основана в 1935 г. как контора гужевого транспорта, а в 1945 г. преобразована в автохозяйство, осуществляющее пассажирские автомобильные перевозки, и с этого момента отсчитывает свою историю.

В прошлом году предприятие отпраздновало свой юбилей – 65 лет со дня образования.

При его создании автопарк оснащался автомобилями «Шевроле», ГАЗ-03-30, ЗИС-8, ЗИС-16. Сегодня в его состав входят автобусы марки ЛиАЗ-5256 различных модификаций и ЛиАЗ-6212, НефАЗ-5299. Но есть и такие модели, как Икарус-260 и Икарус-280, которые уже долгие годы работают на маршрутах города. Всего автоколонна располагает 167 единицами техники.

В последние годы подвижной состав предприятия заметно обновился. Так, за период 2007–2010 гг. приобретен 61 автобус марки ЛиАЗ, а в 2011 г. – 2 автобуса НефАЗ-5299, где в качестве топлива используется газ метан.

Вместе с тем срок эксплуатации большинства автобусов составляет больше 20 лет. На этот факт во время посещения автоколонны обратил внимание Е. Москвичев, отметив большую изношенность парка.

Располагая солидной производственной базой, предприятие обеспечивает в полном объеме техническое обслуживание и текущий ремонт собственного подвижного состава. Однако расходы на ремонт изношенного подвижного состава составляют порядка 700 тыс. руб., а срок его последующей эффективной эксплуатации не превышает 3–4 лет, после чего его вновь приходится ремонтировать. На восстановление автобуса, если его полностью «перебирают», затрачивается около месяца. К сожалению, не имея финансовых средств, необходимых для полного обновления автопарка, на предприятии вынуждены идти именно таким путем. В этом удалось убедить представителей Комитета по транспорту и приглашенным журналистам в одном из цехов автоколонны, где ремонтировались старые автобусы, разобранные буквально до каркаса.



Расходы на ремонт изношенного подвижного состава составляют порядка 700 тыс. руб.

Евгений Москвичев осмотрел производственные помещения: токарный, кузнечный, моторный цеха, посетил центральную диспетчерскую службу. Сопровождал его начальник автоколонны Николай Воронин, который рассказывал о предприятии и отвечал на поставленные вопросы.

Во время осмотра автоколонны председатель профильного комитета ГД пообщался не только с ее руководством. Он побеседовал с рабочими и сотрудниками, выслушал их мнение по многим производственным вопросам. Так, рабочий кузнечного цеха уверил, что и сегодня без кузницы автотранспортное предприятие жить не может, а рабочий моторного цеха отметил невысокий уровень качества отечественных двигателей. Сотрудники диспетчерской службы подробно рассказали о своей работе, наглядно продемонстрировав все плюсы системы «ГЛОНАСС», внедрение которой завершено в автоколонне в 2011 г. Использование навигационной аппаратуры позволяет автоколонне не только отслеживать работу автобусов на линии, но и осуществлять контроль расходования автомобильного топлива и проводить обследование пассажиропотоков с минимальными затратами.



«И сегодня без кузницы автотранспортное предприятие жить не может»



Беседа Е. Москвичева с мотористом и руководителем диспетчерской службы предприятия



Надо заметить, что, кроме основной деятельности, автоколонна оказывает ряд услуг сторонним организациям и частным лицам: ремонт и обслуживание подвижного состава, диспетчерское руководство движением автобусов на маршрутах, медицинский предрейсовый и послерейсовый осмотр водителей, ежедневный осмотр транспортных средств перед выездом на линию, предоставление стоянки транспортным средствам, мойка подвижного состава и ряд других услуг. Цены на услуги автоколонны для сторонних организаций и частных лиц утверждаются администрацией города Рязани.

В настоящее время на предприятии трудятся около 1000 человек различных специальностей и профессий, основными из которых являются водители и кондукторы автобусов, ремонтные и вспомогательные рабочие, водители обслуживающего транспорта, специалисты и служащие.

Подытоживая итоги посещения рязанской автоколонны, Евгений Москвичев выделил основные проблемы предприятия, которые следует решать в ближайшее время. Среди них, прежде всего, обновление парка подвижного состава и перевод автобусов на экономичные виды топлива. По мнению председателя Комитета, подобным

автопредприятиям необходима государственная поддержка, они должны быть финансово устойчивы и обеспечивать безопасность перевозок.

Обсуждение за «круглым столом»

Открыл выездное заседание Комитета по транспорту Государственной думы ФС РФ его председатель – Е. Москвичев. Он подчеркнул, что тема заседания «Состояние и перспективы развития автомобильного и наземного электрического пассажирского транспорта субъектов Российской Федерации» является актуальной для нашего общества. Сегодня автотранспортные предприятия каждый день перевозят 60 млн. человек, и эти перевозки должны быть безопасными для всех пассажиров и эффективными для автотранспортных предприятий.

В мероприятии приняли участие 119 человек – представители субъектов Российской Федерации, региональных органов власти, перевозчиков всех форм собственности, а также общественных организаций. Председатель комитета обратился к выступающим с просьбой высказать свое мнение о том, какие, на их взгляд, законы необходимо принимать на федеральном уровне, а какие

Участники выездного заседания



на региональном, а также рассказать о фактическом состоянии автомобильного транспорта и озвучить свои предложения.

С приветственным словом выступил также министр транспорта И. Левитин. Он сказал, что на прошедшем недавно итоговом заседании коллегии Минтранса РФ было принято решение сделать автомобильный транспорт приоритетным направлением в транспортной отрасли. В этой связи один из важных вопросов – обеспечение доступности общественного транспорта для людей с ограниченными возможностями. Министр также сообщил, что в Правительство РФ направлены предложения по софинансированию закупок общественного городского транспорта.

Для приветствия было предоставлено слово и вице-губернатору Рязанской области Сергею Филимонову. Он отметил, что транспортная отрасль играет ключевую роль для экономического развития государства. Проблемы, существующие в этой сфере, заметно сдерживают развитие экономики и реализацию инвестиционных проектов как в России в целом, так и в каждом конкретном регионе, и решать их нужно, объединив усилия и Государственной думы, и Министерства транспорта России, и субъектов Федерации.

О ситуации в Рязанской области участников заседания проинформировал министр транспорта и дорожного хозяйства региона Шаукат Габдулхатович Ахметов.

Он сказал, что на сегодняшний день на территории Рязанской области услуги по перевозке пассажиров оказывают 304 автоперевозчика и одно предприятие наземного электрического транспорта, из них 51 юридическое лицо и 253 индивидуальных предпринимателя. Функционирует 482 маршрута регулярных перевозок, в том числе 135 городских, 301 пригородный и 46 междугородных. Протяженность всех автобусных и троллейбусных маршрутов превышает 18 тыс. км.

По состоянию на 1 апреля 2012 г. выдано 647 разрешений на осуществление деятельности по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, что, по оценке, составляет порядка 20% от количества транс-

портных средств, фактически оказывающих такие услуги. Причиной такой ситуации является ожидаемое перевозчиками предполагаемое внесение изменений в законодательство, предусматривающее либерализацию требований в этой сфере деятельности, а также неприменение установленных мер административной ответственности за нарушение положений действующего законодательства органами государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В области проводится активная работа по оборудованию транспортных средств и внедрению технологий системы спутниковой навигации ГЛОНАСС. Всего по состоянию на 20 марта 2012 г. на территории Рязанской области развернуто 137 автоматизированных рабочих мест (АРМ) специалистов различного уровня, оснащено бортовым навигационно-связным оборудованием ГЛОНАСС/GPS 3168 транспортных средств. В сфере пассажирского транспорта оборудовано более 1700 автобусов, что составляет 80% от всего лицензируемого пассажирского транспорта Рязанской области.

В городе Рязани создана «Центральная диспетчерская служба», которая осуществляет управление движением и контроль за работой всех городских маршрутов регулярных перевозок и охватывает свыше 1540 единиц транспорта. Организовано взаимодействие со службами экстренного реагирования.

На остановочных пунктах Рязани установлены 10 и готовы к установке еще 15 информационных табло, которые информируют пассажиров о прибытии транспорта на остановочный пункт и по бегущей строке передают информацию в случаях, связанных с чрезвычайными ситуациями. Эта информация доступна также в мобильной версии.

В Минтрансе Рязанской области создается региональный навигационно-информационный центр, который будет осуществлять контроль за межмуниципальными пассажирскими перевозками, школьными автобусами и перевозкой опасных грузов.

В сфере регулярных перевозок пассажиров на протяжении последних лет происходит резкое снижение объемов транспортной работы, особенно в сельской местности, по ряду объективных причин (снижение численности населения, активная автомобилизация населения и др.) на фоне увеличения себестоимости перевозок, вследствие чего они принимают все более выраженный социальный характер и требуют все большей бюджетной финансовой поддержки.

В 2012 году на компенсацию убытков от перевозок пассажиров по регулярным маршрутам внутримunicipального сообщения предусмотрено 35,8 млн. руб., что в некоторой степени компенсирует затраты перевозчиков.

206,3 млн. руб. областного бюджета заложено в 2012 году на компенсацию убытков перевозчикам при перевозке граждан льготной категории.

Некоторые перевозчики для сокращения затрат на топливо переходят на газомоторное топливо (метан). В на-



стоящее время на сжатом природном газе в области эксплуатируются свыше 1 тысячи автомобилей. Сдерживающим фактором перехода на газомоторное топливо являются ограниченное количество АГНКС и стоимость автомобиля, работающего на сжатом газе, которая превышает стоимость автомобиля, работающего на традиционном топливе, на 25–30%. В настоящее время в Рязанской области действуют 5 АГНКС, планируется строительство газозаправочной станции, способной приготавливать не только сжатый, но и сжиженный метан, что позволит увеличить пробег автомобилей до следующей заправки в разы. Переход на газомоторное топливо снизит вредное воздействие транспорта на окружающую среду.

Однако принимаемые меры недостаточны для стабильной работы автомобильного и городского электрического транспорта.

Весьма актуальной является проблема законодательного урегулирования сферы организации транспортного обслуживания населения. Если гражданско-правовые отношения в данной сфере (отношения между перевозчиками и потребителями транспортных услуг – пассажирами) в той или иной степени урегулированы «Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и «Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», то административно-правовые отношения (отношения между перевозчиками и государственными и муниципальными органами, на которые возложены полномочия по организации транспортного обслуживания населения) в настоящее время на уровне федерального законодательства не урегулированы. Такое положение для органов государственной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных органов представляет проблему в деле организации оказания населению качественных и безопасных транспортных услуг. Например, попытки принять закон Рязанской области в сфере транспортного обслуживания населения, который бы устанавливал единые правила данного вида деятельности на всей территории Рязанской области, в том числе и на территориях муниципальных образований, столкнулись с отсутствием федеральной нормы такой меры при законодательном закреплении на федеральном уровне разделения полномочий органов местного самоуправления и органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспортного обслуживания населения. В то же время такая унификация действий в пределах субъекта Российской Федерации, по мнению Ш. Ахметова, необходима.

Требуется и принятие федерального закона, регламентирующего организацию регулярных перевозок на территории Российской Федерации, рассмотрение которого в Государственной думе затягивается с 2007 года. При этом Ш. Ахметов обратил внимание на четкость и конкретность принимаемых норм закона. В действующей

норме Федерального закона от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ, устанавливающей полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспортного обслуживания, содержится некорректность формулировки, когда выражение в скобках «(пригородное и межмуниципальное сообщение)» в правоприменительной практике относится к каждому из указанных в норме видов транспорта, что приводит к неоднозначному пониманию, наложению и нечеткому распределению полномочий органов местного самоуправления и органов государственной власти субъекта Российской Федерации. Ш. Ахметов считает, что виды сообщения должны быть отнесены к конкретным видам транспорта, где они применимы по их смыслу: «пригородное сообщение» – к железнодорожному транспорту, а «межмуниципальное сообщение» – к автомобильному транспорту.

В связи с ростом цен на топливо, энергоносители и мерами, которые необходимо принять по выполнению нормативных документов по обеспечению транспортной безопасности и безопасности дорожного движения (проведение категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, реализация планов мероприятий по результатам оценки уязвимости объектов, а также внедрение системы ГЛОНАСС и тахографов), перевозчики оказываются в сложной финансовой ситуации. Практическая реализация всех этих мер для многих перевозчиков, в частности Рязанской области, просто невыполнима по финансовым причинам. Поэтому необходимо рассмотреть возможность совмещения функций и использования аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС, устанавливаемой на транспортных средствах, в целях контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. До решения данного вопроса целесообразно отсрочить использование тахографов при перевозке пассажиров в городском и пригородном сообщении.

Требуется нормативного урегулирования вопрос единого подхода к определению и установлению тарифов на пассажирские перевозки автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

На сегодняшний день более 30% подвижного состава, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в Рязанской области, имеет предельный срок службы и требует обновления. Докладчик предложил вернуться к положительному опыту 2009–2010 гг. софинансирования федеральным бюджетом мероприятий по обновлению подвижного состава, используемого для выполнения регулярных перевозок пассажиров. По этим программам в Рязанской области было приобретено 33 автобуса и 23 троллейбуса для осуществления регулярных перевозок пассажиров и 10 школьных автобусов. При этом целесообразно предусмотреть процедуру обновления по аналогии с Программой утилизации легковых автомобилей, для возможности вовлечения в этот механизм частных

перевозчиков (индивидуальных предпринимателей), осуществляющих в настоящее время значительную долю социально значимых регулярных перевозок. Например, на территории Рязанской области перевозки осуществляют только два муниципальных предприятия в городе Рязани, а остальные – перевозчики частной формы собственности (индивидуальные предприниматели или акционерные общества).

Подытоживая свое выступление, Ш. Ахметов предложил включить вышеназванные предложения в проект решения выездного заседания Комитета по транспорту Государственной думы.

На заседании также выступили президент Ассоциации предприятий автомобильного транспорта Владимирской области А. Шапошников, исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Тверской автотранспортный союз» В. Густов, заместитель начальника Управления регулирования деятельности пассажирского автомобильного и наземного электрического транспорта Московской области Ю. Фуфаева, генеральный директор ОАО «ПАТП-3» г. Курска Е. Дергунов, начальник Управления транспорта и автомобильных дорог Тамбовской области В. Чарыков, заместитель министра транспорта РФ Н. Асаул и др.

Практически все выступавшие высказывали предложения, касающиеся законопроекта «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», подготовка которого ко второму чтению завершается в Государственной думе. Документом предусмотрены четкие правовые основы организации транспортного обслуживания населения, в том числе права и обязанности регионов, муниципалитетов, перевозчиков. По общему мнению, вступление в силу этого закона оздоровит ситуацию на рынке транспортных услуг, повысит их качество и увеличит объем.

Помимо этого, общими темами обсуждения стали проблема старения подвижного состава и тарифная поли-

тика. Представители предприятий говорили, что областные власти искусственно занижают себестоимость перевозок. Между тем не отвечающие экономическим реалиям тарифы ведут к снижению безопасности, поскольку именно на безопасности и комфортности транспорта перевозчикам приходится экономить. По мнению участников заседания, тарифы не должны быть слишком высокими для населения, но и перевозчики не должны работать планомерно убыточно.

Представители автоперевозчиков из разных субъектов Федерации также напоминали о росте цен на топливо, внедрении системы ГЛОНАСС и прочих обязательствах, приводящих к сложной финансовой ситуации.

Комментируя выступления участников мероприятия, заместитель министра транспорта РФ Н. Асаул сообщил, что развитию пассажирского автомобильного и наземного электрического транспорта будет оказана государственная поддержка, без которой невозможно обновление парка. Он проинформировал участников заседания об итогах состоявшегося 4 апреля в Тольятти совещания по развитию автомобильной отрасли. Принято решение о выделении уже в этом году из федерального бюджета средств на покупку новых автобусов отечественного производства, работающих на газомоторном топливе.

Кроме того, совместно с Всемирным банком реализуется программа по комплексному совершенствованию городских транспортных систем, по которым также, начиная с 2013 г., будут выделяться средства на реализацию пилотных проектов. Речь идет о закупке новой техники, включая и электрический транспорт. При этом Н. Асаул подчеркнул, что транспортное обеспечение городов надо решать комплексно, включая решение проблем пробок на дорогах, совершенствуя светофорное регулирование, оптимизируя маршрутную сеть и расписание, проводить подбор оптимального размера подвижного состава, совершенствовать тарифную политику.

В своем выступлении он также остановился на ряде текущих вопросов, на которые обратили внимание представители перевозчиков. Постановлением Правительства

На территории рязанской автоколонны



РФ от 2 апреля т.г. вводятся новые правила лицензирования, в соответствии с которыми дана отсрочка по оборудованию транспортных средств устройствами ГЛОНАСС и тахографами на городских и пригородных перевозках до конца 2012 г. Отсрочка даст возможность перевозчикам войти в новые условия работы и закупить необходимое количество бортовых устройств спутниковой навигации. Эта мера будет обязательна с 1 января 2013 г.

Н. Асаул сообщил, что Минтранс приступил к разработке методики расчета тарифов на проезд пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. В регион разосланы анкеты. На июнь запланировано общественное обсуждение этого документа. До конца года методика может быть утверждена.

В свою очередь министр транспорта РФ Игорь Левитин заметил: «Тарифы регулирует местная власть, это экономический рычаг руководителя города, поселения, муниципалитета. Поэтому, к сожалению, у нас низкие тарифы, большие издержки по содержанию больших депо советских времен, а современных производственных баз не создается. Надо установить четкие правила игры, заявить, что городской пассажирский транспорт всех форм собственности дотируется, тогда частный бизнес, входя в этот сектор, будет понимать, что он будет получать дотации наравне с муниципальным транспортом. Но при этом его деятельность должна быть прозрачной». Эту точку зрения разделил и Евгений Москвичев: «Господдержка должна оказываться всем перевозчикам, как муниципальным, так и частным».

Подводя итоги заседания, председатель Комитета по транспорту Государственной думы положительно оценил результаты работы выездного заседания, подчеркнув, что такая форма работы станет постоянной. «Все замечания и пожелания, высказанные в ходе заседания участниками, будут еще раз проанализированы в Комитете и обязательно учтены в работе. Мы не будем затягивать с вопросами и проблемами, которые требуют немедленного решения».

Пресс-конференция

На пресс-конференции, проведенной после выездного заседания, на вопросы журналистов отвечали председатель Комитета по транспорту Государственной думы Е. Москвичев и заместитель министра транспорта РФ Н. Асаул.

Но сначала Евгений Сергеевич поделился своими впечатлениями о проведенном мероприятии.

– Мы сегодня провели первое выездное заседание Комитета по транспорту, на которое пригласили представителей более 15 субъектов Российской Федерации. Они рассказали о проблемных ситуациях в своих регионах, и мы вместе в формате свободного обсуждения выработывали пути решения этих вопросов в общероссийском формате.

В итоге мы еще раз убедились в том, что на федеральном уровне нужен закон о пассажирских перевозках.



Н. Асаул и Е. Москвичев

Очевидно, что субъект Российской Федерации не в состоянии в полной мере финансировать пассажирский транспорт. Тарифы, которые сегодня существуют на пассажирском транспорте, позволяют компенсировать затраты перевозчиков только на 70%, на остальные 30% необходимы дотации государства.

Сегодня стоит задача разработки механизма формирования тарифа. Однако это не значит, что цены на поездки в пассажирском транспорте должны существенно возрасти. Наши действия и решения не должны идти в разрез с интересами социума. Социально значимые перевозки и тарифы должны быть умеренными, а цены на проезд адекватными. Что для этого нужно? В первую очередь, чтобы органы законодательной власти и перевозчики всех форм собственности друг друга услышали и поняли, наконец, что этот вид перевозок большой прибыли не приносит. Но это не значит, что автотранспортные предприятия должны работать постоянно в убыток. В этих целях необходимо повысить коэффициент полезного действия используемого подвижного состава, затратная часть на содержание которого должна быть невелика. И она будет небольшой в том случае, если на маршруты выйдут современные автобусы, срок эксплуатации которых будет не 20–30 лет, а максимум 8–10. Мы считаем, что в дальнейшем подвижной состав старше 12 лет эксплуатировать будет нельзя, так, как это было в Советском Союзе.

Помимо этого, нами принято взвешенное и четкое решение о том, что все законопроекты, которые готовятся для принятия в Государственной думе, должны быть открытыми для обсуждения с бизнесом, экспертным сообществом, органами исполнительной власти. Все замечания и предложения должны быть услышаны, а то, что не войдет в закон, нужно обосновывать и разъяснять причины отклонения.

В свою очередь Николай Асаул добавил:

– Проведение данного мероприятия показало, что это действительно очень эффективная форма взаимодействия. На мероприятии присутствовали представители

двух ветвей власти – законодательной и исполнительной, что позволит сообща решать те проблемы, которые стоят перед транспортным комплексом.

Что касается государственной поддержки, то она будет оказываться, поскольку это неременное условие обновления парка. Уже принято решение о выделении средств из федерального бюджета на покупку новых автобусов отечественного производства, работающих на газомоторном топливе. В этом году будут приобретены и переданы в субъекты около 2000 новых автобусов.

На вопросы журналистов отвечает Е. Москвичев.

– Может ли тариф быть единым для всех субъектов РФ?

– Тариф не может быть единым для всех регионов. Везде разный уровень жизни, разный пассажиропоток. Поэтому и тарифы будут разными, но методика расчета должна быть единой и не зависеть от текущей ситуации в каждом субъекте. Бывает, что в регионах занижают объемы дотаций транспортникам. Конечно, пассажиры не всегда способны полностью оплатить перевозку. Но регион должен поддержать перевозчика, если устанавливает регулируемый тариф ниже экономически обоснованного. К сожалению, из-за отсутствия общей методики в ряде регионов власти неоправданно утверждают, что установленная ими цена и есть экономически обоснованная. В результате по улицам ездят 30-летние автобусы, водители работают в две смены без отдыха, снижается уровень безопасности перевозок. Методика расчета тарифов – это, по сути, основа развития автотранспорта, и в этом году она должна быть разработана.

– Будет ли программа обновления подвижного состава распространяться на частных перевозчиков?

– Деньги федерального бюджета нужно выделять не всем подряд, а только лучшим предприятиям всех форм собственности. Все автобусы должны быть безопасными, и не только муниципальные.

– Почему местом проведения выездного заседания выбрана Рязань?

– Рязань не случайно была выбрана местом проведения первого выездного заседания комитета по транспорту. Региональным властям удалось существенно снизить остроту транспортной проблемы, сохранить троллейбусное сообщение, тогда как в ряде городов оно было утрачено. К тому же в Рязани уже весь общественный муниципальный транспорт оборудован аппаратурой системы ГЛОНАСС, что позволяет эффективно осуществлять контроль за организацией перевозок пассажиров. Мы планируем провести такие заседания и в других городах, к примеру в Ростове, Пскове.

– Будут ли услышаны те предложения автотранспортников, которые прозвучали на заседании?

– Некоторые из прозвучавших проблем уже решены, а другие будут решены в ближайшее время. Примером здесь могут служить недавно утвержденные правитель-

ством новые правила лицензирования и отсрочка по внедрению тахографов на городских перевозках.

– Если будет внедрен запрет на эксплуатацию автобусов старше 12 лет, не приведет ли это к тому, что автопроизводители из-за роста спроса на подвижной состав будут снижать его качество?

– Опасения такие есть, но если такое поручение будет, то министерства транспорта и промышленности будут следить за ситуацией по замене подвижного состава и перевооружению предприятий автопроизводителей. Мы уверены, что нельзя коммерческим перевозчикам, у которых автобусы с КПД ниже 0,5, оказывать услугу. Все их доходы будут уходить только на ремонт этого транспорта. Нельзя забывать и о том, какой вред окружающей среде наносит подвижной состав старше 20 лет с двигателями Евро-0. Мы должны своим детям и внукам оставить экологически чистую страну. Россия давно присоединилась ко всем международным конвенциям и понимает, что уже сегодня нельзя выпускать транспорт ниже Евро-4.

– Хотелось бы услышать Ваше мнение по существующей сегодня проблеме, связанной с нехваткой водительских кадров и снижением в последнее время престижа профессии водителя.

– Престиж профессии – это многофакторное понятие, на которое влияет, прежде всего, заработная плата. Если оплата труда невелика, то за руль садится и соответствующий контингент. Давайте посмотрим на водителя за рубежом: он в костюме, в белой рубашке с галстуком, зачастую высокого интеллектуального уровня, соблюдающий режим труда и отдыха. И его в такие условия ставит само предприятие, соблюдая социальные гарантии, своевременно направляя на профессиональную переподготовку. А почему у нас не так и зарплата у водителя невысокая? Ведь вовсе не потому, что директор жадный, а потому, что тариф несправедливый, по которому перевозчика заставляют везти ниже реальной себестоимости. Вот давайте заставим продавать товар ниже, чем он стоит, естественно, все разорятся. Чудес не бывает. Конечно, водитель должен проходить переподготовку, но и на это нужны деньги. Поэтому нагрузку на бизнес надо вводить одновременно с решением его экономических проблем.

Эксклюзивное интервью

После пресс-конференции Е. Москвичев дал эксклюзивное интервью для журнала «Автомобильный транспорт».

– Как известно, основная задача Комитета по транспорту ГД – это работа по законодательному обеспечению транспортной отрасли. На разработке каких законов в сфере автомобильного транспорта будет сосредоточено внимание комитета в первую очередь? Будет ли изменен принципиальный подход к разработке новых законодательных актов?

– Принципиальный подход уже изменен. Примером здесь служит разработка законопроекта Кодекса внутреннего водного плавания, где все расписано от «а»

до «я». Помимо этого, уже сегодня рассматриваются поправки более прямого действия в Устав автомобильного транспорта, Кодекс железнодорожного транспорта, Кодекс об административных правонарушениях. Поправки прямого действия в Устав автомобильного транспорта планируем внести уже в эту весеннюю сессию, в этот же период рассмотрим и Закон о пассажирских перевозках. На осень запланировано рассмотрение Закона о грузовых перевозках.

– Чтобы работать на рынке международных автомобильных перевозок, необходимо иметь соответствующий допуск. Будут ли приниматься меры по урегулированию рынка внутренних автоперевозок?

– Мы считаем, что все грузовые перевозки внутри России должны иметь такой же допуск, как на международном рынке. Должно быть равноправие: почему на международном рынке перевозчики должны иметь допуск, финансовую гарантию и профессионально подготовленных водителей, а на территории России могут ездить как хотят, не обеспечивая при этом никаких гарантий? Поэтому мы ставим задачу ввести эту норму или в Закон о лицензировании, или в Закон о грузовых перевозках.

– В феврале текущего года Ассоциация европейского бизнеса провела конференцию «Новое в таможенном законодательстве: теория и практика», на которой выступил руководитель ФТС А. Бельянинов. Он, в частности, сказал, что сегодня система МДП «устарела», при этом одновременно признав, что в настоящее время альтернативы ей нет. Как Вы считаете, нуждается ли система МДП в каких-либо изменениях?

– Могу сказать на это только одно: лучше системы пока еще не придумали, а действующая вполне справляется со своими задачами.

– Международные автоперевозчики несут убытки из-за длительного простоя на границе. Может ли Комитет ГД по транспорту какими-либо своими действиями повлиять на эту ситуацию?

– В.В. Путин в своем выступлении сказал, что мы должны сократить время прохождения границы в 7 раз. Поэтому если таможенные органы вместе с Минэкономразвития не смогут решить эту проблему, то Комитетом по транспорту будет подготовлен новый законопроект, способный справиться с ситуацией и обязывающий уполномоченные органы сократить время простоя до часа с учетом проведения всех необходимых процедур.

– Российские перевозчики высказывают много нареканий в адрес контролирующих органов, использующих в своей работе передвижные дорожные весы. Их претензии заключаются в том, что даже незначительный перекос этих весов, устанавливаемых непосредственно на дорожное полотно, приводит к неверным показаниям и, как следствие, к значительным штрафам автоперевозчиков. Можно ли испра-

вить эту ситуацию путем установления жестких требований к процедуре применения этих весов? Ведь не секрет, что дороги в России далеко не везде гладкие и ровные.

– Я считаю, что это неправильно. Передвижные весы могут использоваться, если сертифицировано место под установку этих весов. Кроме того, недалеко должны находиться стационарные контрольные весы. По моему мнению, на федеральных трассах для передвижных весов должны быть определены специальные места, которые будут отвечать всем необходимым требованиям, прописанным в федеральном законодательстве.

– Недавно в Москве проходил Координационный совет по автомобильному транспорту, где выступила эксперт Всемирного банка г-жа Джен Оу. Она предложила создать в нашей стране орган на федеральном уровне, который бы занимался вопросами городских перевозок. Как Вы считаете, необходимо ли это?

– Сегодня есть закон 131-ФЗ, который поделил ответственность между федеральным органом и муниципальными органами. В дополнение к этому закону нужно как можно быстрее рассмотреть в Государственной думе закон о пассажирских перевозках. Далее контролирующие органы, в случае невыполнения этих законодательных актов, должны готовить соответствующие предписания органам муниципальной власти, связанные с нарушением закона. Я считаю, что в каждом субъекте Российской Федерации должно быть управление транспортом, которое не нужно делить на пассажирские автомобильные, электрические, железнодорожные, речные и морские. Управление транспорта должно быть единым, отвечающим за все виды перевозок.

– И завершающий вопрос. Хотелось бы узнать Ваш прогноз: что ждать российским автоперевозчикам от вступления России в ВТО?

– Когда в течение двух лет готовились материалы по вступлению России в ВТО, все виды транспорта в Министерстве транспорта РФ были привлечены к подготовке вступления России в ВТО. И мы думали о том, как минимизировать потери российского бизнеса. А именно: нам удалось сохранить на международном рынке разрешительную систему, удалось договориться, что никакие каботажные перевозки на территории России не может делать ни одно государство без открытия предприятия в нашей стране. Поэтому уверен, что автомобилисты не пострадают. Но есть одно опасение: нужно, чтобы грузовая база, а это экспорт и импорт, осталась в руках российских экспедиторов или логистов, чтобы они, в первую очередь, давали груз российским перевозчикам. Вступление в ВТО даст другой импульс – позволит установить единые требования к транспортной отрасли в области качества подвижного состава, в результате чего перевозчики будут работать на современных автомобилях.

– Евгений Сергеевич, большое спасибо.