

Комплексное развитие пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации

В. Кузьмина



22 сентября в Ульяновске прошло заседание президиума Государственного совета по комплексному развитию пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации. Заседание прошло под руководством Президента России Владимира Путина. Участники обсудили законодательное регулирование пассажирских перевозок, тарифную политику для предприятий общественного транспорта, а также меры по обновлению подвижного состава.

В своем вступительном слове В. Путин сказал, что тема заседания президиума Госсовета, посвященная развитию пассажирских перевозок в регионах Российской Федерации, является очень важной, поскольку касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны. Миллионы людей проводят значительную часть своей жизни по дороге на работу и назад в автобусах, троллейбусах, метро – в общественном транспорте. И это во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, поселках.

Он отметил, что в прошлом году пассажиропоток общественного транспорта составил в нашей стране 18,7 миллиарда человек. Это означа-



В. Путин

ет, что в среднем за год каждый житель России примерно 130 раз воспользовался этими услугами.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надежность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг.

Вместе с тем на сегодняшний день в регионах пока не сформирован комплексный подход к выполнению этих требований. Каждый субъект Федерации, исходя из собственных возможностей и особенностей, по своему решает задачи развития общественного транспорта, при этом часто действия региональных и муниципальных властей, к сожалению, не согласуются. В результате в неко-

торые отдаленные населенные пункты на общественном транспорте не добраться вообще: нет регулярных рейсов. А где-то происходит дублирование маршрутов либо процветает «серый» бизнес. Все это создает неудобства для людей и снижает эффективность работы транспортных компаний.

В. Путин так же обратил внимание, что десятилетиями не удается избавиться от убыточности работы городского общественного транспорта. По итогам 2016 года 63% крупных и средних организаций, предоставляющих услуги регулярных автобусных сообщений, являются убыточными.

По его мнению, нужны общие, системные подходы к комплексному развитию регионального пассажирского сообщения, чтобы связать постоянными маршрутами каждый поселок, каждый населенный пункт региона.

Глава государства предложил во всех регионах России внедрить комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

В основе этих планов должен лежать анализ текущей ситуации и расчет перспективной потребности в пассажирских перевозках, а также четкие стандарты обслуживания по всем видам транспорта. Такие стандарты уже подготовлены Минтрансом, но пока они не носят обязательного характера. В. Путин предложил взять их за основу, как минимальный набор параметров, которым должны соответствовать пассажирские перевозки.

При этом он подчеркнул, что современный общественный транспорт должен быть безопасным и комфортным для пассажиров, следовать в удобное время, точно по расписанию, а его остановочные пункты должны находиться в пешей доступности для большинства граждан, которые

пользуются общественным транспортом.

Необходимо стратегическое видение того, как будут развиваться пассажирские перевозки в нашей стране в перспективе – на среднесрочную и более отдаленную перспективу, какие тенденции, в том числе мировые, формируются в этом сегменте и будут определять развитие общественного транспорта на ближайшие 10–15 лет. Прежде всего имеется в виду освоение более экологичных и экономически выгодных технологий, использование новых источников энергии и распространение беспилотных транспортных средств.

В. Путин предложил обсудить на заседании Госсовета перспективы развития так называемых мультимодальных перевозок, когда по одному билету, посредством безналичной оплаты пассажир может доехать до пункта назначения на двух и более видах транспорта. Он отметил, что такая практика применялась уже давно, в советское время, но современные технические средства предоставляют возможность делать это более эффективно.

Крайне важно, чтобы пересадка в этом случае была максимально удобной, или, как говорят специалисты, «бесшовной», то есть в рамках специальных пересадочных узлов. Их организация также должна быть в числе приоритетов развития пассажирского сообщения. Этот вопрос

нужно урегулировать нормативно, на законодательном уровне, а также технически, с применением современных автоматизированных систем.

В целом надо шире использовать цифровые технологии для учета, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчетов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом, который наносит реальный ущерб этому сегменту экономики.

В. Путин отметил, что современные технологии делают реальным дистанционный медицинский контроль водителей и технический мониторинг транспортных средств. Например, в «Яндексе» молодые специалисты разрабатывают очень эффективные современные способы контроля за физическим состоянием водителей. В отдельных регионах такие наработки уже есть. Нужно изучать успешный опыт коллег и, безусловно, его тиражировать.

Одна из ключевых тем пассажирских перевозок – это состояние транспортных средств, их физический и моральный износ. К сожалению, в последние годы картина здесь не улучшается, особенно остро эта проблема стоит в сельской местности. Цифры не радуют: количество старой техники увеличивается.

Нужно проработать стимулы к повсеместному обновлению автобусов, троллейбусов, трамваев, другого об-



Современные технологии делают реальным дистанционный медицинский контроль водителей и технический мониторинг транспортных средств

щественного транспорта, найти эффективные механизмы государственной поддержки модернизации транспортного парка. Но, как подчеркнул В. Путин, этот сегмент экономики должен быть рыночным, самодостаточным. «Понятно, что сразу не прыгнуть в эту самодостаточность, но аккуратно нужно к этому идти, обязательно нужно этим заниматься, иначе так и будет (отрасль) всё время хромать, так люди и будут ездить на разваливающихся автобусах», – добавил он.

Говоря о данной проблеме, В. Путин сказал, что имеется в виду в том числе и долгосрочные контракты с перевозчиками, что поможет им «вдолгую» планировать свою деятельность и инвестиции в приобретение новых транспортных средств.

После вступительного слова глава государства предложил приступить к работе заседания Госсовета, предоставив слово для основного доклада губернатору Ульяновской области Сергею Морозову, возглавлявшему рабочую группу по рассматриваемому вопросу.

Основные положения доклада

С. Морозов отметил, что доклад является результатом работы большого коллектива, в который входили представители регионов, ученые, практики. По его мнению, соединение академических знаний, практического опыта, изучение международного, российского и даже советского опыта и лучших региональных практик, осо-



С. Морозов

бенно Москвы и Санкт-Петербурга, позволили выработать целый ряд нетривиальных, а, возможно, где-то и революционных предложений.

Он сказал, что в основном докладе подготовлены механизмы перехода от отраслевого принципа организации пассажирских перевозок к комплексному подходу и мультимодальности, который включает:

- внесение изменений в Градостроительный кодекс и организацию территориального планирования для обязательного учета планирования, организации комплексных пассажирских перевозок;
- обязательную стандартизацию транспортного обслуживания населения на всех уровнях: на федеральном, региональном и муниципальном;
- меры экономического стимулирования развития и повышения уровня конкуренции;

– развитие информационных и цифровых технологий в транспортном обслуживании населения, что позволит осуществить переход к реализации модели «умных» городов;

– развитие энергоэффективности, обеспечение экологической безопасности пассажирских перевозок.

Как подчеркнул С. Морозов, реализация таких предложений позволит, серьезно изменить ситуацию в сфере пассажирских перевозок.

Продолжая свое выступление, губернатор Ульяновской области сказал, что в настоящее время пассажирский транспорт в целом выполняет свои основные функции: обеспечивает доступ граждан к образованию, медицинскому, социальному обслуживанию, к трудовой деятельности, способствует развитию экономики и социальной сферы. Но качество услуг, безопасность перевозок остаются, к сожалению, не на должном уровне. Поэтому одной из первоочередных задач является разработка комплекса мер, способных сделать пассажирский транспорт общего пользования удобным, современным и безопасным.

Без качественной институциональной среды невозможно никакое развитие. Работая над докладом, рабочая группа выяснила, что планирование и организация пассажирских перевозок осуществляются по отраслевому принципу. Отсутствует комплексный подход, что затрудняет создание доступной и интегрированной транспортной системы страны. В связи с этим докладчик озвучил следующие предложения.

Нормативное регулирование

Первое. Необходим единый закон о пассажирских перевозках, который позволит привести к единообразию классификацию пассажирских перевозок, установит единую терминологию, общий подход для однозначного определения зон ответственности по видам маршрутов. Закон даст возможность ввести понятие комплексного плана транс-



Одной из первоочередных задач является разработка комплекса мер, способных сделать пассажирский транспорт общего пользования удобным, современным и безопасным

портного обслуживания (КПТО) населения. К сожалению, КПТО в регионах сейчас не имеет законодательно закрепленной обязательности и приоритетности.

В законе также следует предусмотреть ряд обязательств для территорий, например, разрабатывать и утверждать КПТО с учетом всех доступных видов транспорта, предусматривать финансовое обеспечение КПТО, его увязку с бюджетным планированием, проведение мониторинга и контроля реализации программ развития транспортной инфраструктуры.

Базовым компонентом регулирования (в законе это надо обязательно прописать) являются стандарты транспортного обслуживания. Задача заключается в том, чтобы вовлечь регионы в разработку и утверждение обязательных стандартов, учитывающих региональную специфику. Очень важно, чтобы такие стандарты качества были разработаны для всех видов транспорта.

Минтранс России уже сделал очень важный шаг в развитии пассажирских перевозок, когда в конце января 2017 года утвердил социальный стандарт транспортного обслуживания. Однако этот стандарт касается только автомобильного транспорта и городского наземного электротранспорта и имеет всего лишь добровольный характер. Однако стандарты должны иметь обязательный характер, а их исполнение обеспечиваться персональной ответственностью руководителей разных территорий, будь то регионов или муниципалитетов в том числе.

Второе. Особое внимание следует уделить нормативному регулированию работы автовокзалов и автостанций, которые являются важным элементом инфраструктуры пассажирских перевозок. Отношения, возникающие между автовокзалами, перевозчиками и пассажирами, остаются за пределами четкого правового регулирования, а это существенным образом сказывается, прежде всего, на качестве услуг, а значит, и на удовлетворенности населения.

Следует учитывать развитие электронных систем продажи билетов, при которых у пассажиров, реально не приобретающих билеты в кассах, должны сохраняться все права на бесплатные услуги автовокзалов. Поэтому необходимо совершенствовать действующую систему расчетов платы за услуги автовокзалов и автостанций и создавать условия, при которых экономика автовокзалов и автостанций не зависела бы от объемов выполняемых ими агентских услуг.

Для этих целей Минтранс России подготовлен законопроект, который позволит внести изменения в федеральный закон № 220, наделяющий Минтранс России полномочиями по установлению перечня обязательных услуг автовокзалов, перечня тарифов, сборов на обязательные платные услуги, а также правил формирования указанных тарифов и сборов.

Третье. В России есть практика перевозок по нерегулируемым тарифам, которая совмещает в себе механизмы дерегулирования и контракта на маршрут и не позволяет привлечь перевозчиков с высоким качеством услуг, а также организовать интеграцию тарифов. В связи с этим рабочая группа предлагает на федеральном уровне разработать требования, которые могут предъявляться организаторами перевозок к перевозчикам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по нерегулируемому тарифу. Речь идет, в первую очередь, о соблюдении расписания, применении безналичной оплаты проезда и многом другом.

Помимо нормативного регулирования необходимо совершенствование экономических механизмов, которые оказывают значительное влияние на все компоненты системы пассажирских перевозок и качество услуг.

Совершенствование экономических механизмов

Рабочая группа в этой части предлагает следующее.

Первое. Перспектива развития организации пассажирских перевозок

связана, прежде всего, с ее глубокой технической модернизацией, обновлением подвижного состава. Эта проблема является для абсолютного большинства регионов во многом ключевой. Без обновления парка транспортных средств невозможно повышать безопасность перевозок, улучшать качество обслуживания пассажиров, обеспечивать рост рентабельности и конкурентной устойчивости. При этом у большинства перевозчиков отсутствуют финансовые возможности привлечь средства на покупку подвижного состава.

Очевидно и другое. Регионы в данной ситуации не имеют возможности помогать перевозчикам, поскольку в отличие от других «окрашенных» расходов, например дорожных фондов, на эти цели средств у регионов нет. Более того, бюджеты регионов сильно закредитованы, и это одна из важнейших проблем, с которой приходится сталкиваться, а возможность получения существенных дополнительных доходов сильно ограничена. Поэтому возникают вопросы с софинансированием многих государственных программ, в том числе и разрабатываемой программы обновления подвижного состава.

Ситуация достаточно критичная. Например, по прогнозу Минтранса России, до 2020 года дефицит парка вагонов пригородного пассажирского комплекса ожидается в объеме 1680 вагонов. И такая ситуация типична в том числе и для других видов транспорта.

Рабочая группа предлагает реализовать комплекс мер, направленных на обновление транспортных средств. Конкретно речь идет о повышении утилизационного сбора для направления части поступающих от него средств на обновление транспортных средств всех видов транспорта.

Кроме того, следует учитывать лучший региональный опыт. Так, в Ульяновской области уже подготовлены изменения в целый ряд региональных законов, которые усиливают для организаций автомо-



бильного транспорта общего пользования компенсации за счет регионального бюджета на возмещение затрат, связанных с приобретением электромобилей, используемых для перевозки пассажиров. Тем самым уже со следующего года в Ульяновской области готовы стимулировать пассажирские автотранспортные компании обновлять подвижной состав. Но это малая толика того, что нужно сделать. Если будет оказана помощь с получением дополнительных финансовых возможностей, то эта проблема будет решена значительно быстрее.

Второе. Предлагаемые программы, направленные на обновление транспортных средств, должны в минимальной степени сказываться на конечной цене и не ударять по карману конечных потребителей – компаний-перевозчиков и пассажиров. К сожалению, известны ситуации, когда государственные субсидии производителям техники при предоставлении ими скидки покупателям срабатывали исключительно в интересах производителя: производители просто поднимали цену ровно на величину компенсируемой скидки, а выгода до конечного потребителя не доходила. Поэтому при дальнейшем использовании таких инструментов (поддержка спроса на отечественную технику) субсидию нужно предо-

ставлять не производителям техники, а региону. А уже на региональном уровне будет происходить распределение этой субсидии среди региональных перевозчиков при покупке нового подвижного состава.

Третье. Многие проблемы связаны с недостаточными рыночными механизмами конкуренции для решения социальных задач, стоящих перед пассажирским транспортом: это обеспечение качества, доступности и приемлемого уровня тарифов. Имеются в виду комплексные процедуры: тарифное регулирование, страхование деятельности перевозчиков.

Тарифное регулирование и страхование деятельности перевозчиков

В этой части рабочей группой предложено:

Во-первых, внести изменения в распоряжение Правительства № 471 от 21 марта 2016 года, предусматривающие исключение услуг по перевозке пассажиров автомобилями и городским наземным электрическим транспортом из перечня товаров, закупки которых должны осуществляться в форме электронных аукционов.

Во-вторых, тарифы для предприятий городского электрического транспорта на электроэнергию являются все же завышенными и серьезно сдерживают развитие, заставляя

экономить на обновлении и капитальном ремонте подвижного состава, заработной плате, и, в общем-то, заставляют постоянно повышать стоимость проезда. Предприятия городского электрического транспорта платят за электроэнергию наравне с другими коммерческими потребителями, хотя, по сути, выполняют социальную задачу.

Так, затраты на электроэнергию на единицу выпуска в период с 2011 по 2016 годы выросли в среднем на 22%, затраты на электроэнергию на один километр пробега подвижного состава увеличились (опять же за эти пять лет) в среднем на 35%.

При этом предприятия городского наземного электротранспорта являются, прежде всего, социальными организациями, а не коммерческими. Следует использовать уже существующую практику, когда для ряда социально значимых организаций (например, в сфере ЖКХ) тарифы приравнены к тарифам для населения. Поэтому, предлагается приравнять тарифы на электроэнергию для предприятий городского наземного электрического транспорта к тарифам для населения. Кроме того, следует принять меры и по соответствующему удешевлению процесса подключения линий электроосвещения на автомобильных дорогах к энергосетям, предусмотрев при этом специальные льготные тарифы.

В-третьих, предлагается доработать действующую систему тарификации обязательного страхования ответственности перевозчика перед пассажирами для стимулирования перевозчика к мерам, направленным на повышение безопасности, а также рассмотреть возможность использования накапливаемых страховыми организациями фондов для повышения безопасности пассажирских перевозок и обновления подвижного состава.

С. Морозов затронул еще одно направление – общественный контроль. Он сказал, что в регионах накоплен значительный опыт организации общественного контроля в самых разных сферах: ЖКХ, здравоохранении, образовании, дорож-

ном строительстве. Необходимо использовать этот опыт и распространять его на сферу пассажирских перевозок.

Для этого предлагается:

1. Ввести независимую оценку качества услуг в сфере пассажирских перевозок. Необходимо разработать инструменты такой оценки и обязательного реагирования на выявленные нарушения со стороны перевозчиков.

2. Замечательным механизмом общественного контроля станет развитие «умного» общественного транспорта, «умных» остановок, что даст возможность отслеживать расписание движения и контролировать его соблюдение. Необходимо обязать перевозчиков передавать цифровые данные о движении транспорта в информационные системы регионов и муниципалитетов.

3. Должна быть выстроена разветвленная система общественного контроля. Здесь значительную роль могут играть общественные палаты, которые станут точками сборки и координации различных центров общественного контроля.

4. Хорошей практикой является организация муниципального совета пассажиров – полноценного субъекта общественного контроля. Будет целесообразно наделить такой совет определенными полномочиями, дающими право, например, на получение полной информации от органов власти.

По мнению С. Морозова, реализация мер, предлагаемых в докладе, приведет к тому, что современный пассажирский транспорт станет комфортным и безопасным, будет надежно следовать по расписанию, маршрутные сети станут эффективными, а остановки, станции, транспортные узлы будут доступными для наших граждан во всех смыслах.

С учетом предложений транспортных компаний Анализ текущей ситуации

Максим Соколов, Министр транспорта России, выступил с докладом по вопросу комплексного развития пас-



Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Козак (слева), мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Воронежской области Алексей Гордеев (справа) перед началом заседания президиума Государственного совета

сажирских перевозок в России. В начале своего выступления он привел данные анализа текущей ситуации, которые свидетельствуют о заметном снижении объемов перевозок транспортом общего пользования в последние годы. Во многом это происходит из-за высоких темпов автомобилизации населения: последние годы они составляют примерно 4–6% ежегодно. При этом рост автомобильного потока не обеспечен способностями улично-дорожной сети по пропуску этого автомобилепотока.

Несбалансированность транспортного спроса на поездки на личном автомобиле усугубляется в том числе отсутствием комплексного подхода к организации пассажирских перевозок всеми видами транспорта. Одной из основных причин такого несоответствия является недостаточная координация в сфере градостроительства и транспортного планирования. Транспорт зачастую продолжает развиваться по остаточному принципу с отставанием от потребностей территории. Однако здесь за последние несколько лет наметилась положительная тенденция.

Во-первых, законодательно закреплена обязанность утверждения органами местного самоуправления программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, требования к которым установлены Правительством Российской Федерации.

Вместе с тем эти программы разрабатываются только в городских округах и поселениях, что не в полной мере обеспечивает согласованность содержащихся в них мероприятий в масштабах всего региона. На сегодняшний день такие программы утверждены лишь в трети муниципальных образованиях страны, в то время как по закону этот срок был установлен еще в середине прошлого года.

Во-вторых, подготовлен и внесен в Государственную Думу проект федерального закона об организации дорожного движения. Он направлен на регулирование в том числе вопросов разработки и реализации комплексных схем и проектов организации дорожного движения. К настоящему моменту этот законопроект принят в первом чтении.

Вопросы транспортного планирования

Требуется реализация дальнейших мер по определению транспортного планирования в качестве приоритета при разработке документов территориального планирования и внесение соответствующих изменений в законодательство.

Во-первых, необходимо обеспечить планирование и развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок в регионе или муниципальном образовании по приоритетным маршрутам на

основе не только существующих, но и перспективных пассажиропотоков. Во-вторых, взаимоувязать развитие пассажирских перевозок всеми видами транспорта в границах каждого региона. В-третьих, должен также отдаваться приоритет созданию мультимодальных транспортно-пересадочных узлов.

Обновление подвижного состава

Качество и безопасность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния используемых транспортных средств. Сегодня в парке городского пассажирского транспорта доля транспортных средств старше 10 лет в целом по стране составляет более 50%, а по трамваям – свыше 75%. Темпы обновления, к сожалению, отстают от необходимого уровня в среднем на половину.

Решение указанной проблемы требует привлечения федеральных ресурсов, и это в полной мере соответствует практике зарубежных стран, при которой финансовое содействие местным органам власти оказывается на национальном уровне. В нашей стране такие программы реализуются с 2012 года. Правительством Российской Федерации меры поддержки и обновления некоторых видов подвижного состава принимались и по линии Минтранса, и по линии Минпромторга, в первую очередь это касалось автобусов, работающих на га-

зомоторном топливе, электрического транспорта.

Но стабильным источником финансирования мероприятий по обновлению подвижного состава, по мнению министра, должна стать индексация утилизационного сбора. Здесь дополнительные доходы, которые будут поступать уже начиная с 2018 года, по расчетам Минтранса, Минфина и Минпромторга, могут составить около 5 миллиардов рублей в год. Целесообразно эти средства направить в первую очередь на поддержку закупки экологических, инновационных видов транспорта, которые в том числе оборудованы и для пользования маломобильными группами населения. В первую очередь это трамваи, электробусы, моторвагонный подвижной состав, троллейбусы и другая техника.

В настоящее время частный бизнес не только участвует в приобретении новых автобусов, но и готов к реализации комплексных проектов, предусматривающих не только транспортную работу, но и строительство, реконструкцию, последующую эксплуатацию, например, трамвайной сети, в том числе путевого хозяйства, депо и так далее.

Концессионные соглашения

Для внедрения подобных подходов необходимо дополнить существующий закрытый перечень объектов концессионных соглашений в российском законодательстве транс-

портно-пересадочными узлами, интеллектуальными транспортными системами и другими объектами, необходимыми для комплексного транспортного обслуживания населения.

Включение в этот перечень автоматизированных систем позволит вовлечь частных партнеров, бизнес в разработку автоматизированных систем управления дорожным движением, обеспечить транспортный комплекс системами сбора информации о транспортных потоках, а также создать единые системы продажи билетов и оплаты проезда на различных видах транспорта.

Для линейных объектов транспорта особенно важно предусмотреть возможность включения в состав концессионного соглашения неделимого имущества двух или более публично-правовых образований – субъектов Федерации, муниципалитетов. Особенно это актуально в рамках Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов.

Правовые условия для организации перевозок пассажиров

Поддерживая представленные рабочей группой предложения о необходимости разработки комплексного закона о региональных пассажирских перевозках, следует отметить важность завершения оформления правовых условий для организации перевозок пассажиров на всех видах транспорта. Если в отношении автомобильного транспорта у нас соответствующее регулирование было введено законом в 2015 году, и сейчас как раз говорилось о необходимости внесения в него поправок, то в части железнодорожного транспорта, используемого в пригородном сообщении, взаимоотношения организатора перевозок и перевозчиков до настоящего времени не урегулированы какими-либо нормативными правовыми актами.

Не сформированы долгосрочные механизмы государственного регулирования, которые позволят определить необходимые параметры на период инвестиционно-



Сегодня в парке городского пассажирского транспорта доля транспортных средств старше 10 лет в целом по стране составляет более 50%

го цикла деятельности перевозчиков и, таким образом, обеспечить долгосрочное заемное финансирование на обновление и модернизацию подвижного состава. Также не установлена ответственность за организацию транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации с учетом ее комплексности и стандартов перевозок, тарифов, субсидий. Все это надо связывать в отдельном законопроекте.

Обоснование стоимости транспортной работы

Фундаментом для дальнейшего развития общественного транспорта должно стать и определение экономически обоснованной стоимости транспортной работы. В последние годы наметилась тенденция по установлению заказчиками нулевой цены контракта при проведении конкурсов на организацию пассажирских перевозок, что поставило перевозчиков на грань выживания.

На большинстве маршрутов собираемой платы, тем более что она зачастую регулируется субъектами или муниципалитетами, недостаточно для покрытия всех необходимых затрат перевозчиков. И экономить им приходится на всем: и на зарплатах, и на обслуживании техники и, к сожалению, на требованиях безопасности – как технологической, так и транспортной. Это негативно отражается на качестве обслуживания пассажиров. По данным статистики, за 2016 год убытки перевозчиков городского пассажирского транспорта в целом по стране составили почти 13,5 миллиарда рублей. Убыточными являются около 60% всех организаций, которые осуществляют регулярные автобусные перевозки, а среди электрического транспорта доля таких предприятий еще больше – 80%.

Мониторинг показывает, что в ряде субъектов Российской Федерации рост тарифов на пассажирские перевозки за прошлые годы составляет 2–2,5%, что не дотягивает даже до уровня инфляции.

В настоящее время завершается разработка порядка определения начальной максимальной цены контракта при закупках в сфере регулярных перевозок. По оценкам, после внедрения такого порядка и определения начальной максимальной цены доходы организаций, которые будут осуществлять перевозки, должны увеличиться примерно на 15%, а в межмуниципальном общении – более чем на 30%. Это также позволит в трехлетнем периоде довести уровень оплаты труда работников рабочих специальностей, занятых на таких предприятиях, до уровня заработной платы в среднем по региону (сегодня он ниже, чем средний по региону, на средних и крупных предприятиях, что, естественно, влечет за собой и утечку кадров, текучку), обеспечит снижение зависимости от труда мигрантов, а также предотвратит стравление парка.

Предрейсовый контроль

Также было отмечено непосредственное влияние на безопасность деятельности городского пассажирского транспорта обеспечения необходимого предрейсового контроля его технического состояния. В соответствии с действующим законодательством выпуск транспортного средства на линию без отметки о прохождении предрейсового контроля не допускается. Нарушение этой нормы влечет наложение соответствующего административного штрафа. Но использование такой бумажной технологии не позволяет в режиме онлайн обеспечить контроль за всеми транспортными средствами, которые выходят на линию. И здесь необходимо внедрять автоматизированные системы фиксации результатов проведения предрейсового технического контроля и передачу их в централизованную базу данных.

Имеющееся в стране количество медицинских работников сегодня не позволяет в полной мере обеспечить качественный медосмотр каж-

дого водителя, который выходит на линию, особенно это касается удаленной местности, сельских территорий. Зачастую такие отметки ставятся достаточно формально. Поэтому необходимо в ближайшие годы развитие и использование телемедицинских технологий, разработанных на базе отечественного программного обеспечения. Телемониторинг состояния здоровья сотрудников, которые занимаются пассажирскими перевозками, конечно, серьезным образом позволит поднять безопасность движения и предотвратить возможные аварии.

М. Соколов отметил, что при подготовке заседания президиума были предметно рассмотрены все поступившие предложения от транспортных компаний страны. В то же время Минтранс России поддерживаются выводы и рекомендации, которые были сделаны и озвучены рабочей группой.

Общие проблемы

Сергей Собянин, Мэр города Москвы, считает, что без эффективного и современного транспорта развитие города невозможно. Поэтому основные инвестиционные вложения Москвы – именно в транспортную инфраструктуру. Речь идет о метрополитене, пригородных железнодорожных перевозках, которые развиваются совместно с РЖД и коллегами из Московской области, обновлении подвижного состава. В результате количество пассажиров общественного транспорта не падает, как в предыдущие годы, а растет, и сегодня уже более 70% москвичей передвигаются именно с помощью общественного транспорта. Кроме того, постоянный и долгосрочный заказ дает возможность транспортному машиностроению создавать новые образцы подвижного состава, современные машины мирового уровня.

С. Собянин, поддерживая ранее озвученные предложения, в своем выступлении остановился еще на ряде проблем, требующих нормативного регулирования.

О налоге на добавленную стоимость

Первое – это освобождение от НДС наземного подвижного транспорта. Метро, пригородные перевозки освобождены от НДС, а наземный транспорт при городском заказе не освобождается от НДС. С Минфином эта позиция согласована, есть даже разъясняющее письмо, которое говорит о том, что НДС не нужно облагать наземные перевозки, но тем не менее это требует законодательного регулирования для однозначного трактования.

О безбилетниках

Второе – в общественном транспорте по-прежнему очень серьезная проблема, связанная с безбилетниками: сегодня от 20 до 30% граждан, к сожалению, ездят без билетов. Это совершенно небезобидная вещь в силу того, что транспортная компания теряет 20–30% своих доходов. Это перекладывается автоматически на тарифы, на тех, кто платит за свой проезд.

Сегодняшняя система контроля за безбилетниками, к сожалению, не очень эффективна в силу того, что организация, которая занимается контролем, и работники контролирующих органов не наделены правом требовать даже документы у нарушителей. Это означает, что без полиции контролировать безбилетный проезд невозможно. Загружать полицейских такой работой бессмысленно и неэффективно, поэтому было бы правильно соответствующие поправки прописать в законодательстве.

Водители для нового подвижного состава

Сегодня появляются возможности перехода на электротранспорт: новый подвижной состав – электробусы. Он придет на замену существующему троллейбусному парку. В то же время существует проблема, связанная с водителями нынешних троллейбусов. Их в Москве более 3 тысяч человек, сегодня они не имеют права управлять новым подвижным со-

ставом: нужно, по сути дела, заново проходить весь процесс обучения, получения прав и т.д. В связи с этим предлагается создать для водителей с правами на вождение троллейбуса возможность облегченного перехода на вождение электробусов, что позволит огромным коллективам стабильно продолжать работать с новым видом транспорта.

О такси

За последние годы в Москве количество легальных такси увеличилось в 8 раз. По сути, создана новая отрасль: только в Москве работает около 100 тысяч таксистов. И этот процесс в настоящее время, можно сказать, стабилизировался: полностью урегулированы требования к таксистам, по цвету и качеству таксомоторов, обеспечению ГЛОНАСС, системой слежения и так далее. Тем не менее, в связи с приходом на этот рынок интернет-агрегаторов, существует проблема, связанная с тем, что не все из них выполняют требование работать только с легальными таксистами. Было бы правильным записать в закон требование, что интернет-агрегаторы должны работать только с легальными таксистами, это бы облегчило дальнейшее регулирование данной отрасли.

Нелегальные перевозки

Следующая серьезная проблема связана с междугородными перевозками и вообще с нелегальными

перевозками. За несколько последних лет в Москве было задержано совместно с полицией и поставлено на штрафплощадки около 4 тысяч транспортных средств нелегальных перевозчиков, включая такси. На автобусах при нелегальных перевозках можно привезти в Москву кого угодно и что угодно. К сожалению, действующая система административных штрафов не приносит результатов: выписывается штраф, однако этот автобус перерегистрируется на другую компанию, и снова ездит и продолжает нарушать. Эта проблема характерна, наверное, для многих регионов, но в Москве она стоит особенно остро, потому что это связано с терроризмом, безопасностью и т.д.

В связи с этим предлагаются такие санкции, как конфискация автобусов у нелегальных перевозчиков. Такая мера позволила бы в кратчайшие сроки навести на этом рынке порядок и вообще снять проблему нелегальных перевозок.

О необходимых запретах

С. Собянин проинформировал, что МВД проводило проверку на транспорте, при этом серьезные претензии к перевозчикам связаны с тем, что в этой сфере огромное количество людей работает с неснятой судимостью за тяжкие преступления. К чему это ведет: на такси работают люди, осужденные за грабежи, кражи, убийства и т.д. Вряд ли кому-то из пассажиров хочется попасть к тако-



За последние годы в Москве количество легальных такси увеличилось в 8 раз

му водителю. Поэтому было бы правильно законодательно закрепить запрет работать на транспорте лицам, которые судимы за тяжкие преступления.

В заключение своего выступления Мэр Москвы поблагодарил коллег из «Трансмашхолдинга», группы «ГАЗ», «КАМАЗ», которые оказывают содействие в создании нового современного транспорта и обеспечивают поставки их на рынок, делая перевозку пассажиров комфортной и современной.

О закрепитованности регионов

Алексей Гордеев, губернатор Воронежской области, развил мысль и поддержал предложение Сергея Морозова в части закрепитованности регионов. Он обратился к главе государства с просьбой реструктурировать бюджетные долги. По его мнению, это позволит существенно расширить программы и выполнять прямые социальные обязательства, модернизировать ту или иную инфраструктуру, которая обеспечивает качество жизни граждан.

Цена контракта и сельские маршруты

Евгений Москвичев, председатель Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ, в своем выступлении напомнил, что Максим Соколов на заседании Госсовета затронул важный вопрос по порядку формирования реальной цены контракта на оказание услуг. В связи с этим депутат обратился с просьбой поручить Правительству Российской Федерации, чтобы до конца года этот порядок утвердить. Данный документ, подготовленный всеми заинтересованными структурами и институтами, обсуждался в течение двух лет. После его утверждения имеющиеся вопросы в регионах, связанные с заниженной контрактной ценой, выплатой перевозчиком заработной платы в неполном размере, будут решены. Однако это не означает, что пассажир будет



Глава Татарстана Рустам Минниханов, председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев и Министр транспорта Максим Соколов (слева направо) на заседании президиума Государственного совета

оплачивать проезд в полном размере. Перевозчик, который будет работать на длительном контракте, определит себестоимость услуги, а субъект установит тариф, оплачиваемый населением, доплачивая при этом перевозчику соответствующую разницу. Появится и возможность покупать новые экологические автобусы.

И второй аспект, на который обратил внимание Е. Москвичев, – это сельские маршруты, выпавшие на сегодня из комплексного развития. В нашей стране почти 40 тысяч населенных пунктов, однако жители ряда поселков вынуждены добираться по своим делам в районные центры пешком по 6–7 км, даже при наличии дорог с круглогодичным сообщением. Это связано с небольшим пассажиропотоком и убыточностью перевозчика.

По мнению депутата, субъектам в одиночку этот вопрос не решить. Поэтому при комплексном развитии надо предусмотреть, чтобы автобусы отечественного производства для сельских маршрутов хоть как-то субсидировались от утилизационного сбора. Тогда маршрутная сеть между селами и районными центрами начнет восстанавливаться и развиваться.

По мнению Е. Москвичева, данную проблему можно решить за пять лет.

О программе реструктуризации накопленных бюджетных кредитов

Поблагодарив рабочую группу за разработанные предложения по комплексному развитию пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации, чрезвычайно важных для экономики и граждан нашей страны, В. Путин остановился на вопросе закрепитованности региональных бюджетов, поднятом на заседании Госсовета С. Морозовым и А. Гордеевым.

Глава государства проинформировал, что этот вопрос обсуждался в Кремле совсем недавно. И по нему есть определенные договоренности, суть которых заключается в следующем.

Во-первых, действительно, необходимость решения этого вопроса заключается в том, что он приобрел острый характер. 31% так называемых собственных доходов регионов идет на погашение кредитов.

Однако, несмотря на то, что проблема остается крайне острой, объем задолженности все-таки сокращается, поскольку собственные доходы регионов растут достаточно приличными темпами. На 1 января 2017 года госдолг регионов был 2318 миллиардов, на сегодня этот объем



Во время заседания президиума Госсовета

снижился, в процентном отношении к собственным доходам регионов – с 36,5% до 33,8%. Он снижается, но снижается небольшими темпами.

Как подчеркнул В. Путин, нужно расчистить региональные финансы, чтобы они приобрели новое качество, которое позволяло бы делать бюджеты на уровне регионов бюджетами развития, а не бюджетами выплачивания процентов по кредитам.

В 50 регионах долг превышает половину собственных доходов, а в 8 регионах он выше, чем собственные доходы. Это, конечно, абсолютно критический уровень.

В. Путин напомнил, что последние три года велась активная рабо-

та по замещению дорогих кредитов из коммерческих банков бюджетными кредитами. Сегодня на их долю приходится почти половина госдолга субъектов – свыше триллиона рублей. Понятно, что на обслуживание и погашение долга отвлекаются значительные средства, которые можно было бы направить на цели социально-экономического развития.

В связи с этим, какая договоренность достигнута с Правительством? С 1 января 2018 года запускается программа реструктуризации накопленных бюджетных кредитов, рассчитанная как минимум на семь лет.

Для отдельных регионов эта программа может быть еще более льгот-

ной и растянута на 12 лет. Причем в первые два года действия программы достигнута договоренность заложить максимально льготные условия: регионам нужно будет выплачивать по 5 процентов долга ежегодно. Такой график позволит субъектам Федерации только в ближайшие два года высвободить в общей сложности 428 миллиардов рублей.

Это значит: разница между действующими правилами, действующим графиком погашения бюджетных кредитов и предлагаемым графиком программы реструктуризации составит в 2018 году 250,5 миллиардов рублей, и в 2019 году – 177,5 миллиардов рублей.

Например, для Калужской области это будет означать, что в 2018–2019 годах можно высвободить дополнительно 15,7 миллиардов рублей, для Смоленской области – 12 миллиардов рублей, для Краснодарского края – 10,7 миллиардов рублей, для Ульяновской области – 3,8 миллиардов рублей.

Фактически это дополнительные деньги, дополнительная помощь регионам со стороны федерального бюджета. Как подчеркнул В. Путин, у субъектов таким образом высвобождаются деньги, появляются дополнительные ресурсы для решения социально-экономических задач, для решения задач, связанных с созданием новых рабочих мест, для повышения уровня жизни граждан, в том числе и для решения вопросов транспортного обслуживания населения.

В ходе рабочей поездки в Ульяновск В. Путин ознакомился с экспозицией выставки «Городской транспорт – перспективы будущего». Главе государства продемонстрировали инновационные образцы техники российских производителей пассажирского транспорта, в частности перспективные модели электро-транспорта и новые линейки отечественных автобусов.

*По материалам стенограммы,
опубликованной на сайте kremlin.ru
Фото с сайта kremlin.ru*



Осмотр выставки «Городской транспорт – перспективы будущего»