

Разговор на актуальную тему

В. Гранник



Продолжаем обсуждение Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Свое мнение высказывают представители Омской области.

Слово – директору Департамента транспорта администрации города Омска Виталию Маслику

Виталий Маслик: «Мы почувствовали благотворное действие нового закона»

Мы долго ждали этот закон. Наверное, он не совсем совершенен. Но, с другой стороны, наконец-то появились какие-то правила игры. Вот как происходили пассажирские перевозки в городе Омске, когда правил, по сути, не было: любой перевозчик мог ездить, где он хочет и как хочет. И наказать его за это в принципе было невозможно. Ведь законодатель на федеральном уровне определял так: есть лицензия – ты законный перевозчик. Наши предприниматели, пользуясь такой вольной трактовкой, по собственной инициативе открывали массу маршрутов, пускали по этим маршрутам столько машин, сколько хотели. Город проводил конкурсы на право осуществлять пассажирские перевозки, заключал



В. Маслик

договоры с победителями, считая, что только они являются законными перевозчиками. Но стихийное разрастание маршрутной сети продолжалось. Пытались бороться с «непослушными» с помощью штрафов, они были прописаны в областном законе – но прокуратура эти решения раз за разом опротестовывала... В общем, рычагов не было никаких.

С выходом 220-го ФЗ ситуация в корне изменилась. Всё встало на свои места: есть договор с муниципа-

литетом – ты законный перевозчик, нет – не имеешь права перевозить пассажиров. За нарушение закона – штрафы, да какие, от 5 до 300 тысяч рублей. Чтобы избежать штрафов, некоторые перевозчики предпочли сразу закрыть свои маршруты.

Раньше лицензия для наших «легальных нелегалов» была своего рода единственной путевкой в бизнес. Получил лицензию – и больше ничего не нужно. А теперь нужна еще и транспортная карта. Вышел закон – и мы сразу выдали транспортные карты тем, кто участвовал в конкурсе в 2013 году и заключил договоры с муниципалитетом, только они остались и работают.

Не могу не отметить: благотворное действие нового закона буквально сразу почувствовали на себе муниципальные пассажирские предприятия. Уже через день-два их выручка выросла на десять процентов. Это прямое следствие того, что рынок начали покидать незаконные перевозчики, которые до недавнего времени оттягивали на себя зна-



На улице им. Гагарина

чительную часть пассажиропотока, а стало быть, и доходов.

Откровенно говоря, ситуация на муниципальных предприятиях сегодня критическая. Хотя с появлением 220-го закона появилась надежда, что положение удастся поправить. Нечестная конкуренция, по идее, должна прекратиться совсем, и это уже большое подспорье. Вместе с тем совершенно очевидно, что этого недостаточно. Муниципальные предприятия, не имея серьезной государственной поддержки, лишь кое-как держатся на плаву, попросту выживают. О серьезной же модернизации, замене донельзя изношенного подвижного состава пока не может быть и речи.

В этой связи хочу сказать об одном важном моменте, который привнес с собой 220-й закон. Это разделение пассажирских перевозок по регулируемым и нерегулируемым тарифам. Совершенно ясно, что муниципальный транспорт по определению нуждается в дотациях, в регулировании тарифов. Но это регулирование должно основываться

на реальных экономических расчетах. На деле же, по крайней мере в нашей области, оно основывается на возможностях местного бюджета. Возможностях, прямо скажем, крайне ограниченных. Приведу свежий пример. В прошлом году региональная энергетическая комиссия рассматривала тарифы для муниципального транспорта. Предприятия представили свои расчеты: себестоимость перевозки одного пассажира составляет 30 рублей. Чтобы развиваться, производить замену подвижного состава, надо еще 2 рубля. РЭК утвердила тариф на оплату проезда в муниципальном транспорте в размере 27 рублей. Исходя из потребности, дотация должна была составить 10 рублей. Но вместо десяти рублей предприятия получили 5 рублей. Не удивительно, что каждое муниципальное ПАТП сегодня в долгах как в шелках.

Были времена, теперь уже далекие, когда муниципальные пассажирские автопредприятия Омска приобретали до 300 новых машин в год. Открывали новые маршруты. То

есть развивались. В последние годы в связи с тем, что денег не хватает, вынуждены уходить с наименее рентабельных маршрутов, уступая их частникам. Доля частного пассажирского транспорта в общем объеме пассажирских автоперевозок постоянно растет. Сегодняшнее соотношение таково: ежедневно омичей обслуживают порядка 600–650 единиц муниципального транспорта, причем вместе с трамваями и троллейбусами, а договоров с частными перевозчиками у нас на 2600 машин.

Что делать? Приходится исходить из существующих реалий. Я, например, хотел бы, чтобы и муниципальный транспорт динамично развивался, и чтобы по городу ходили автобусы преимущественно большой вместимости. Когда слишком много микроавтобусов – это перезагруженность улиц, постоянные пробки и прочие неприятности. На центральных магистралях уж точно должны преобладать автобусы большой вместимости. Хорошо, если муниципальные. Но если нет возможности – тогда частники. Но частники станут за-



«Газелей» на улицах Омска еще немало



На улице Интернациональной

**Автобус в село Оглухино ходит пока ежедневно****В городке Нефтяников**

купать большие автобусы тогда, когда им будет выгодно. Такая цель была поставлена перед ними еще несколько лет назад. Специально в договора был введен пункт: замена подвижного состава на более вместительные автобусы. Но грянул кризис, который, конечно, оказал свое негативное воздействие. Тем не менее сдвиги в лучшую сторону налицо: из 2600 машин около полутора тысяч это же не «Газели», а более комфортабельные и вместительные «Форды», «Ситроены», «Пежо», «Нексты»...

220-й закон ввел в оборот термин – «Документ планирования». Но дело не в термине, а в появившихся новых возможностях более уверенно планировать будущее. Хаос с преобладанием «мелких» автобусов на омских улицах уже начал отступать. Планируем дальнейшие шаги – они связаны прежде всего с кардинальной перекройкой маршрутной сети. Надо убрать дублирующие маршруты, их осталось довольно много. «Маршруток» на центральных магистралях все еще переизбыток, поэтому они будут постепенно вытесняться автобусами большой вместимости. Микроавтобусы останутся, в

основном, на окраинных маршрутах. Будем и дальше работать с частниками, подвигать их к тому, чтобы им было интересно при замене подвижного состава приобретать машины большей вместимости.

Уже есть в этом плане хороший пример: результаты работы сравнительно новой компании «Автосила». Сначала «Газелями» занимались, потом решили, что это не перспективно и стали работать с автобусами среднего класса. И у них неплохо получается. Скажем, зашли на 20-й маршрут с ПАЗиками. И скоро стало ясно, что не нужны на этом маршруте «Газели»...

С другой стороны, этот пример ставит лишний раз задуматься о том, что муниципальные автопредприятия и частные все-таки находятся в неравных условиях. Почему, допустим, для ПАТП недоступен рывок той же «Автосилы»? Да потому, что частные предприятия находятся в льготных налоговых условиях. Парк же должен содержать большое хозяйство, территорию, у него нет никаких налоговых преференций. Чисто экономические условия – разные!

Разные экономические условия и у регионов. Я уже говорил о разде-

лении пассажирских перевозок по регулируемым и нерегулируемым тарифам. У нас на данный момент получился такой расклад: 82 маршрута регулируемых, и больше 100 маршрутов нерегулируемых. Не скрою: хотелось бы, чтобы большинство маршрутов были по регулируемым тарифам. Или как в Москве: столица пошла на то, чтобы объявить все маршруты регулируемыми. Это лучше было бы и для Омска, это лучше в принципе. Но в Москве совсем другие деньги. Обидно за наших перевозчиков: выполняют ту же самую работу, что и их столичные коллеги, а бюджетный паек у них в разы меньше...

Не хочу даже представлять, что будет, если муниципальный транспорт рухнет совсем. Тогда частники, пользуясь своим монопольным положением, конечно же, не будут стесняться в установлении цены за проезд. Имеют право, работая по нерегулируемому тарифам. Поэтому очень хорошо, что есть муниципальный транспорт. И хорошо, что у муниципального транспорта есть регулируемые тарифы. На сегодня это 22 рубля. Поэтому проезд у частников стоит сегодня 25 рублей. 30 рублей

**Одна из альтернатив «Газелям» – автобусы ПАЗ****На Левобережье**



Нам улице Красный Путь, в районе метрооста



Главная магистраль Омска – проспект им. Карла Маркса

они не запросят. Потому что у пассажиров есть альтернатива. Исследования показывают, что если разница в стоимости проезда между коммерческим транспортом и муниципальным составляет больше трех рублей, то начинается переток в сторону муниципального транспорта.

И это еще одна весомая причина того, чтобы государство обратило наконец внимание на бедственное положение муниципальных пассажирских автопредприятий в регионах.

Наш корреспондент беседует с руководителем некоммерческого партнерства «СРО Омские перевозчики» Владимиром Геворгяном

Владимир Геворгян: «Закон не должен быть как дышло»

– Владимир Геннадьевич, как вы восприняли появление закона 220-ФЗ?

– Нет слов, закон был нужен как воздух. Потому что работать в хаосе, какой творился на омских улицах, без нормативного документа, было очень сложно. С начала 2000 годов Омск даже прославился как «город Газелей». Возможно, по-другому и быть не могло: муниципальный транспорт как таковой с улиц тогда попросту исчез, образовавшуюся пустоту нужно было чем-то заполнить. В результате предпринимателями на ниве пассажирских автоперевозок становились все, кому не лень, новые маршруты открывались чуть ли не ежедневно. Новоявленных перевозчиков поощряли: покупайте, возите. Они и старались: на-



В. Геворгян

купили порядка четырех тысяч «Газелей». И понятно, что этот закон в первую очередь ударил по ним.

Раньше власти в Омске не имели реальных механизмов, что же делать с «Газелиным бумом», закон такие механизмы предоставил, и это надо оценивать как положительный момент. Количество маршрутных такси в Омске уже заметно поубавилось. Это не отразилось на провозной способности пассажирского автотранспорта. Увеличился интервал между автобусами, но совсем ненамного: было в среднем 3–4 минуты, стало 5–6, что, я считаю, нормально. Планируется, что до конца года количество маршруток в Омске сократится еще на 500 с лишним единиц. Что позволит остальным перевозчикам зарабатывать больше. И еще активнее заниматься приобретением нового подвижного состава – более высококлассного и комфортности.

Это по городу. Где изменения, скажем так, активированные новым зако-

ном, пошли во благо. На областных же маршрутах сложилась несколько иная ситуация. Там я вижу негатив. Который, как это ни парадоксально звучит, тоже активирован тем же законом. Суть в том, что 220-й ФЗ дал право властям трактовать его положения с нужным им перекосом и диктовать перевозчикам свои условия. Да если бы только перевозчикам. В конечном счете страдают интересы населения, пассажиров.

– О каком конкретно негативе вы говорите?

– В руках власти появился весьма действенный механизм, позволяющий отсеивать перевозчиков, закрывать любые маршруты как заблагорассудится, и далеко не всегда с объяснением причин. Нам захотелось вот так, и всё. Механизм этот действует через утверждение схем маршрутов, которые стали называться реестрами. Как это действует? А вот как. В конце июля область провела конкурс, его главной особенностью стало беспрецедентное укрупнение лотов. Есть, скажем, северное направление, дорога на Тару, Усть-Ишим. Что сделали? Все районные центры, все деревни по этому направлению объединили в один лот. Для его обслуживания автобусов нужно 140-150 единиц. Сколько же у нас игроков, имеющих столько техники? Только один – государственное предприятие «Омскоблавтотранс». Вывод: изначально всё было сделано под это предприятие. А всем остальным сразу перекрыли здесь дорогу.

– Понятно, пострадали перевозчики, ранее работавшие на этом направлении, они оказались не у дел. Но вы сказали, что пострадали и пассажиры...



В районе цирка

– Впечатление такое, что, проводя такую реорганизацию, областное Министерство промышленности, транспорта и инновационных технологий меньше всего думало об интересах пассажиров. Начнем с того, что «Облавтотранс», став практически монополистом на пригородных и межрайонных маршрутах, начал поднимать стоимость проезда. Во-вторых, некоторые маршруты вообще ликвидировали, а на других уменьшили количество рейсов. Во многие деревни, где был «свой» автобус, завели какие-то проходящие маршруты. Вроде бы какая разница? А разница вот такая: люди в иных случаях вынуждены ехать в переполненных автобусах, как говорится, и в тесноте, и в обиде. Обида еще и в том, что «чужой» автобус ходит редко и нельзя ничего спланировать: хочешь-не хочешь езжай сейчас, допустим, в 8 утра, или жди до следующего утра.

Конкретный пример. Из Омска до села Иртышское ходили 5 автобусов, каждый делал по 2 рейса в сутки. Этот маршрут убрали – просто исключили из реестра. Теперь до Иртышского ходит один автобус и делает два рейса. То есть было 10 рейсов, стало 2.

– Как прореагировали на это жители села?

– Естественно, стали возмущаться. Проводили сходы, писали петиции с тысячами подписей. Результат? Ноль. Знаю об этом не понаслышке. Это мои автобусы бегали в село Иртышское. Но точно знаю и другое: таких примеров по области предостаточно. Не скажу, что я особенно пострадал, я просто перевел свои машины в город. Но за

людей, бывших моих пассажиров, переживаю. Ведь сколько они не обращаются в областное министерство, ведающее транспортом, все как об стенку горох. Считаю, что пока у нас нет на региональном уровне отдельного министерства транспорта, всё так и будет продолжаться, для сегодняшнего Минпрома проблемы транспорта находятся на каком-то тридевятом месте.

– Многие упования на новый закон были связаны с тем, что он может более эффективно бороться с так называемыми нелегалами. Как по-вашему, эти ожидания оправдались?

– В какой-то мере – да. Начиная с 15 июля нынешнего года наш основной контролирующий орган, УГАДН, совместно с ГИБДД, налоговой инспекцией, департаментом транспорта начал проводить специализированные рейды. По результатам каждого рейда выявлялись десятки автобусов без транспортных карт.

И всё же я бы не сказал, что 220-й ФЗ не оставил лазеек для желающих его обойти. Оставил. Вот один из таких способов, с которым пока не придумали как бороться – передача транспортных карт. Механизм действует следующим образом. На конечной находятся 10 автобусов. А карт – 5. И вот первые 5 машин поехали, остальные стоят. У них нет карт, но нет и криминала – это ездить без карты нельзя, а стоять можно. Первая пятерка, выполнив рейс, возвращается, и передает карты второй пятерке, и она поехала... Устраивается нечто вроде карусели. Таким образом некоторые перевозчики уходят от необходимости продавать лишние автобусы.

Почему такое в принципе возможно? Транспортная карта в соответствии с приказом Минтранса имеет свои характеристики. И в этих характеристиках не указан государственный номер машины. То есть карта привязана не к конкретному транспортному средству, а к транспортному средству определенного класса. Отсюда и «карусели». И таких хитрых уловок, думаю, будет придумано еще немало.

И еще об одном хотелось бы сказать отдельно. Сложилась не совсем понятная ситуация, связанная с конкурсными механизмами. В 220-м законе на этот счет нет необходимой четкости. Поэтому на местах каждый выдумывает свое. Например, наши областные законодатели выставили условие, что перевозчики обязаны предоставлять мониторинговую информацию. А это персональные данные: фамилия водителя, его стаж, где он получал путевой лист каждое утро, фамилия медицинского работника и т.д., вот эти персональные данные наша Омская область потребовала передавать. А закамуфлировала понятие «персональные данные» под понятие «мониторинговая информация». На каком основании перевозчики обязаны предоставлять персональные данные? Таких оснований 220-й закон не дает. Но его уязвимое место в том, что он дал властям право трактовать его положения по своему усмотрению.

Мы, я имею в виду членов некоммерческого партнерства «Омские перевозчики», считаем эти требования незаконными, поскольку в федеральном законодательстве об организации пассажирских перевозок этих требований нет. А раз нет, областные законодатели не имеют права самовольничать. Мы отстаиваем свою позицию в судебных инстанциях, дошли уже и до Верховного суда.

То есть федеральный закон оставил лазейки не только для нечестных перевозчиков, но и для законодателей на местах.

Вот, собственно, мои основные соображения, почему в целом нужный и полезный 220-й закон тем не менее оставил двойственное впечатление.