

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ
ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

Сборник докладов

к общественным слушаниям по теме
«Развитие городского электротранспорта
в России, проблемы и пути их решения»

*Общественная палата РФ,
Москва, 6 апреля 2016 г.*

Содержание

В. А. Остряков Городской электротранспорт России — современная ситуация в отрасли	3
С. С. Закиров О нормативно-правовом регулировании деятельности городского электрического транспорта	5
Б. И. Ткачук Проект программы развития городского электротранспорта России	8
М. В. Дранишников Анализ сводных данных о состоянии подвижного состава и объектов инфраструктуры ГЭТ	10
А. А. Батов Федеральный закон №220 — проблемы и вопросы	12
Р. Б. Шамсудинов Городской электротранспорт РФ — проблемы и пути решения	14
Е. А. Швецов Основные проблемы российских предприятий городского электротранспорта	16
М. Т. Мусин Проблемы городов в финансировании ГЭТ	18
В. Л. Шимин Проблемы небольших предприятий ГЭТ на примере Новочебоксарского МУП троллейбусного транспорта и предложения по их решению	19
В. Т. Симакович Итоги реализации мероприятий по финансовому оздоровлению МКП «Тулгорэлектротранс» в 2015 году. Проблемы развития ГЭТ в настоящее время	22
В. А. Матросов Изменение стоимости электроэнергии для предприятий ГЭТ	24
В. М. Чернигов Вынужденное использование импортной элементной базы для изготовления электронного оборудования для ГЭТ	25
А. Н. Матвеев О техническом осмотре средств городского электрического транспорта	26
В. В. Ломакин Развитие электрического транспорта в России: проблемы и пути их решения	28
А. Д. Василевский Главная задача — модернизация городского электротранспорта	30
Е. А. Самойлов, Д. В. Чудиновских Комплексная модернизация транспортных систем с привлечением инвестиций из федеральных источников	32
Рекомендации Общественной палаты РФ по итогам общественных слушаний на тему «Развитие городского электрического транспорта в Российской Федерации: проблемы и пути их решения»	34

Городской электротранспорт России — современная ситуация в отрасли

Василий Андреевич Остряков,
Президент МАП ГЭТ, директор СПб ГУП «Горэлектротранс»

На протяжении ряда лет предприятия городского электрического транспорта РФ вынуждены существенно сокращать объёмы перевозок, что связано, в том числе, с реализацией Закона Российской Федерации от 6 октября 2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». В данном законе к вопросам транспортного обеспечения населения отнесены лишь создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения. Эта неопределённость привела к тому, что на рынке возникло множество частных предприятий, которые монополизировали наиболее доходные муниципальные перевозки, работая в значительной части нелегально, не предоставляя пассажирам соответствующего качества транспортных услуг и должного уровня безопасности.

Сегодня коммерческие перевозчики не обязаны, не мотивированы и не желают инвестировать в создание безопасной, прозрачной и удобной для города системы общественного транспорта, а обслуживают лишь наиболее выгодные маршруты, чаще всего дублирующие маршруты электрического транспорта, зачастую только в часы пик. А предприятия электротранспорта должны изыскивать средства на содержание и обновление транспортной инфраструктуры: путей, контактной сети, разворотных колец. Большая часть частных перевозчиков работает по упрощённым схемам налогообложения, а то и полностью «в тени». Надзорные органы не могут осуществлять должный контроль за их работой, поэтому сосредотачивают свои усилия на контроле за деятельностью муниципальных и государственных перевозчиков — это уникальная ситуация для российской бизнес-практики. Муниципальные и государственные перевозчики, помимо соблюдения требований различных надзорных организаций, вынуждены исполнять и решения отраслевых профсоюзных организаций в части обеспечения гарантий трудовых коллективов, от чего освобождены частные перевозчики. Бремя перевозки социально незащищённых категорий граждан по льготным тарифам значительно ниже себестоимости, как правило, возлагается также только на муниципальные транспортные предприятия.

В итоге создаются неравные рыночные условия, выгодные для частных перевозчиков и крайне невыгодные для муниципальных и государственных транспортных компаний. ФЗ-220 «О пассажирских перевозках» также порождает неравенство рыночных условий между различными отраслями городского хозяйства. С транспортных предприятий не предусматривается взимание платы за маршруты в пользу муниципалитетов, тогда как строители платят за землю, а рекламисты — за право размещения объектов

рекламы. При этом муниципалитетам приходится тратить и без того скудные бюджеты на объекты транспортной инфраструктуры — те же дороги, остановочные пункты, площадки отстоя — и закрывать долги муниципальных предприятий общественного транспорта. Неравенство рыночных условий и хроническое недофинансирование в итоге ведёт к ликвидации в первую очередь удобного, экологически безопасного — городского электрического транспорта, что порождает другие негативные социально-экономические последствия для крупных городов: рост загрязнённости воздуха и, как следствие, увеличение случаев заболеваемости горожан, непомерное повышение затрат на содержание растущей улично-дорожной сети.

Сегодня с сожалением можно констатировать, что в России повторяют ошибки европейских мегаполисов, которые в своё время пошли по пути ликвидации электрического пассажирского транспорта, особенно трамваев, а потом были вынуждены вкладывать огромные средства в возвращение ГЭТ на улицы городов. В отличие от зарубежного опыта, например, ближайших соседей — Киргизской Республики, тарифы на электроэнергию для электротранспорта в России не являются пониженными.

При этом, если даже найдены средства на строительство новых трамвайных путей, имеются серьёзные законодательные препятствия для реализации этих планов. Так, Лесной кодекс РФ не предусматривает строительство в городских лесах линейных объектов, когда такое строительство возможно в лесах федерального значения. Норма, направленная на сохранение лёгких города, фактически приводит к увеличению нагрузки на сами лёгкие. Технологии строительства трамвайных путей давно изменились, а согласно СНиПам до сих пор требуется 20-метровый отступ жилой застройки от путей из-за шумовых требований, что практически невозможно обеспечить в условиях плотной городской застройки.

Мы проанализировали информацию о 67 городах России с линиями ГЭТ. Усреднённые данные таковы:

Трамваи:

- количество подвижного состава сократилось на 40% по сравнению с 1990 годом;
- износ подвижного состава на сегодняшний день составляет 83%;
- закупка новых трамваев с 2010 по 2015 год осуществлялась по 12 единиц на город, что составляет лишь 9% от необходимого числа вагонов.

Троллейбусы:

- количество подвижного состава сократилось на 21% по сравнению с 1990 годом;

- износ подвижного состава на сегодняшний день составляет 75%;
- закупка новых троллейбусов с 2010 по 2015 год — по 26 единиц на город, что составляет лишь 22% от необходимого числа машин.

Основная инфраструктура предприятий ГЭТ:

- протяжённость трамвайных путей сократилась на 12% по сравнению с 1990 годом, из них нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции 40%;
- нуждается в ремонте и реконструкции 41% участков контактной сети;
- нуждаются в ремонте и реконструкции 60% тяговых подстанций.

Ликвидирован электротранспорт в следующих городах:

- трамвайное движение — в 7 городах: Шахты (2001), Архангельск (2004), Астрахань (2007), Иваново (2008), Воронеж (2009), Рязань (2010), Дзержинск (2016);
- троллейбусное движение — в 6 городах: Шахты (2007), Архангельск (2008), Тюмень (2009), Владикавказ (2010), Сызрань (2014), Каменск-Уральский (2015).

Основные объективные причины бедственного положения ГЭТ:

- несоответствие тарифов на перевозку пассажиров их экономически обоснованному уровню;
- несоответствие оплаты транспортной работы заказчиками перевозок «Методическим рекомендациям», введённым в действие Распоряжением Министерства транспорта РФ от 18.04.2013 г. №НА-37-р;
- наличие избыточной и недобросовестной конкуренции;
- убытки предприятий от перевозки льготных категорий граждан (во многих случаях не компенсируются в полном объеме).

Большие надежды возлагались на принятие закона №220-ФЗ «О пассажирских перевозках». Однако этот документ не регламентирует и не конкретизирует многие принципы организации и планирования перевозок. В нём нет указаний на обязательную полную оплату транспортной работы, соответствующую расчётной рентабельности предприятий-перевозчиков, отсутствует регулирование избыточной конкуренции. Избыточная конкуренция не создаёт нового качества, она его уничтожает. В законе нет норм, регулирующих особенности ГЭТ (жесткая привязанность к маршруту, неразрывность путевой, сетевой и транспортной инфраструктуры, наличие признаков локальной монополии системы ГЭТ).

В целях совершенствования принятого закона предлагаю разработать на федеральном уровне правила или рекомендации, раскрывающие некоторые статьи 220-ФЗ. Для этого необходимо изложить основные принципы составления документа планирования:

1. Разработка маршрутной сети должна основываться не только на желаниях перевозчиков, поданных в виде

заявок, а на обследованиях пассажиропотоков и результатах математических расчётов по транспортному планированию и моделированию транспортного обеспечения, призванных не только удовлетворять потребности в перевозке, но и моделировать транспортное поведение жителей городов, т.е. транспортную мобильность. Система общественного транспорта должна быть чётко структурирована. Это позволит более эффективно использовать существующую инфраструктуру и провозную способность транспортных средств, а также рационально осуществлять субсидирование перевозчиков.

2. Маршрутная сеть с нерегулируемым тарифом образовалась стихийно, маршруты организовывались по трассам действовавших социальных маршрутов ГЭТ, как правило, имеющим большой пассажиропоток. Необходимо пересмотреть всю маршрутную сеть, с максимальным использованием сохранившейся инфраструктуры электротранспортом.

3. Существующая инфраструктура наземного электротранспорта наряду с метрополитеном должна стать основой транспортного каркаса городов, состоящего из линий рельсового транспорта (метрополитен, трамвай, ЛРТ).

4. Необходимо ввести показатели эффективности маршрутной сети с целью создания оптимальных маршрутных сетей, допущения разумного дублирования, основанного на расчётах пассажиропотоков.

5. Необходимо разработать рекомендации или нормативы по определению цены единицы работы, предусмотренной контрактом. Относительно эксплуатации электрического транспорта эта цена должна учитывать инфраструктурную составляющую.

6. Общественный транспорт кроме рыночных механизмов должен быть подвергнут равному государственному регулированию и контролю вне зависимости от формы собственности предприятий-перевозчиков.

7. Должен быть введён жёсткий контроль за работой перевозчиков, исполнением контрактов в части использования типа подвижного состава, количества транспортных средств, качества обслуживания пассажиров, сбора средств за проезд.

8. Необходимо установить такие требования в законе, которые исключали бы возможность осуществления работы на сети электротранспорта различных перевозчиков, поскольку она является единым неделимым комплексом инфраструктуры и её состояние во многом зависит от эксплуатации и правильного обслуживания.

Профессионалы ГЭТ уверены в том, что без создания целевой программы развития городского электрического транспорта, несмотря на востребованность и социальную значимость, отрасль не может возродиться, особенно это касается дотационных регионов. Федеральная программа развития ГЭТ крупных городов послужит локомотивом развития промышленности РФ: предприятий, создающих новый подвижной состав, материалы для путей и контактной сети, оборудование для обслуживания инфраструктуры ГЭТ и интеллектуальных систем управления транспортными потоками, строительных организаций.

О нормативно-правовом регулировании деятельности городского электрического транспорта

Саид Сагитович Закиров,
исполнительный директор МАП ГЭТ

Уважаемые коллеги!

В своём материале я раскрою четыре главные мысли.

Первое. Современные города нежизнеспособны без транспорта общего пользования. Жизнь каждого из нас — потери времени в поездках, качество воздуха, всё, что нас окружает на улице — зависит от качества общественного транспорта в городах.

Второе. Качественный общественный транспорт возможно построить только на основе централизованного планирования. Нигде и никогда в мире качественный общественный транспорт не возник в результате так называемого «свободного рынка перевозок».

Третье. У каждого вида транспорта есть сфера рационального применения. Городской электротранспорт — это технологии электротяги и рельсового пути, которые — при высоком пассажиропотоке — позволяют снизить себестоимость перевозок на 20–40% и повысить привлекательность общественного транспорта на 30–40%. Данные преимущества становятся очевидными при долгосрочном планировании транспортной системы. Новые сети трамвая и троллейбуса за последние 30 лет открылись более, чем в 140 городах мира.

И четвёртое — предложения. Необходимо законодательно наделить органы власти полномочиями и ответственностью, чтобы обеспечить надлежащее качество перевозок с минимальными затратами.

Учитывая, что городской транспорт определяет качество жизни 70% населения России, является основной экономического развития в городах — необходимо сформировать чёткую государственную политику и законодательную базу, направленную на повышение качества транспортных систем городов.

Итак, первый тезис: **без городского транспорта жизнь больших городов невозможна.** При этом 1 пассажир трамвая занимает на дороге в 2–3 раза меньше места, чем пассажир автобуса, и в 10 раз меньше места, чем пассажир легкового автомобиля.

В СССР города планировались исходя из уровня автомобилизации 60 автомобилей на 1000 жителей. Ширина дорог, площади парковок — всё рассчитано по этой норме. Сегодня в крупных городах России уровень автомобилизации составляет 300–400 автомобилей на 1000 жителей, то есть в 5–7 раз больше, чем планировалось. Совершенно очевидно, что мы не сможем раздвинуть здания, чтобы увеличить ширину дорог в 5–7 раз или построить дороги в 5–7 уровней, чтобы пропустить всех желающих. Расчёты показали, что для обеспечения движения всех желающих на автомобиле в Москве пришлось бы заасфальтировать 60% территории города.

Аналогично, площадь одного рабочего места составляет в среднем 13–14 м² тогда как площадь одного парковочного места — 35 м² общей площади стоянки. Это означает, что на каждый офисный небоскрёб было бы необходимо разместить рядом, как минимум, два-три «парковочных» небоскрёба аналогичной площади — что совершенно исключено.

Сегодня для специалистов всего мира совершенно очевидно: в крупном городе не менее 70–80% перевозок должен осуществлять общественный транспорт. Но достичь этой доли возможно только при высоком качестве транспортной системы и её привлекательности для пассажиров, чтобы граждане добровольно отказались от поездок на индивидуальном автотранспорте.

Второй тезис: **качественный и привлекательный общественный транспорт возможен только при централизованном планировании маршрутной сети на основе стандартов транспортного обслуживания.**

Нигде в мире не удалось создать качественную и привлекательную систему общественного транспорта без единого общегородского планирования маршрутной сети и расписаний движения.

Если мы говорим о работе частных перевозчиков, то нужно понимать, что коммерсанты, как правило, приобретают ровно столько подвижного состава, сколько будет нагружено в течение дня. Поэтому во всех городах, где уничтожен традиционный муниципальный транспорт, построенный на плановом принципе, возникает перегрузка транспортной системы в часы пик. Устранить перегрузку можно только одним способом — централизованно рассчитать поток по всей маршрутной сети и жёстко установить расписания движения по каждому маршруту в соответствии с пассажиропотоком. Рассчитывать потоки на каждом маршруте отдельно — невозможно, так как пассажиры пересекаются между всеми маршрутами и расчёт можно провести только в целом по сети.

Перегрузка — это не только отсутствие комфорта, но и увеличение затрат времени на поездку: на промежуточных остановках пассажиры пропускают по несколько маршрутов прежде чем могут уехать даже в очень некомфортных условиях.

Заинтересованность в выручке с каждого пассажира вынуждает коммерческих перевозчиков устраивать гонки на маршруте, совершать опасные маневры, что создаёт угрозу безопасности движения и провоцирует заторы. В то же время, коммерсант стремится ждать на остановке до полной загрузки транспортного средства. Автобусы стоят на остановках по 2–3 минуты. В итоге скорость сообщения снижается, а крайние полосы забиваются стоящими коммерческими автобусами, что провоцирует заторовую ситуацию.

Конечно, на фоне плановой транспортной системы одинокое маршрутное такси выглядит привлекательным: вроде бы и подошло на минуту раньше, чем запланированный по расписанию автобус, и позволяет проехать на 1–2 минуты быстрее (хотя и с ущербом для безопасности движения). Но всё это работало только до тех пор, пока 80–90% пассажиропотока осваивалось плановым общественным транспортом, как это происходит, например, в Москве.

Коммерческий перевозчик, «снявший сливки» и забравший платежеспособных пассажиров — разоряет плановый общественный транспорт и уничтожает его из-за неравных условий работы. Средства, которые города выделяют на субсидирование планового транспорта (чтобы компенсировать его затраты на качество работы в часы пик) — перетекают в карманы «внеплановых» коммерческих перевозчиков.

Когда же в городе остаётся, фактически, только «рыночный» (неплановый) транспорт, как это произошло в Воронеже, Архангельске, Астрахани, Калининграде и некоторых других российских городах — пассажир остаётся один на один с недостатками коммерческого транспорта:

- перегрузкой на 50–60%,
- высокими затратами времени на поездку,
- высокой аварийностью,
- высокой стоимостью проезда.

Город в итоге получает хронические заторы и высокое загрязнение воздуха — как автобусами, так и прочим транспортом, оказавшимся в заторах.

Сегодня для специалистов всего мира очевидно: качественную, привлекательную для горожан и экономичную систему транспорта можно построить только на основе единого планирования маршрутной сети. В основу планирования закладывается Генеральный план поселения, данные о населении, местах работы и отдыха, пассажиропотоках. Скорость, расположение остановок, интервалы движения и вместимость подвижного состава подбираются на основе утверждённых стандартов качества: либо обеспечиваем каждого сидячим местом, либо — предельным наполнением не более 4 человек на квадратный метр салона — но этот параметр надо установить, также как и прочие параметры транспортной сети. А перевозчик, который должен работать по заказу города на установленном городом маршруте и выполнять расписание — также должен соблюдать стандарты качества обслуживания пассажиров.

Третий тезис: каждый вид транспорта имеет рациональную сферу применения, которая определяется на основе технико-экономических обоснований.

За последние 30 лет трамвайные линии открыли более чем в 140 городах мира. Это произошло благодаря значительным преимуществам трамвайного транспорта, таким как:

- при больших пассажиропотоках трамвай на 40% дешевле, чем автобусный транспорт;
- трамвай — единственный вид транспорта, который не зависит от заторов (т.к. по рельсам невозможно движение автомобилей-нарушителей);
- только трамвай (из наземных видов транспорта) может обеспечить комфортную перевозку от 1 до 18 тысяч пассажиров в час;

- комфорт и качество перевозок на современном трамвае — почти такое же, как в метро, при этом стоимость линии трамвая в 5–10 раз ниже, чем стоимость линии метро;

- новые линии трамвая привлекают тех пассажиров, кто раньше ездил на автомобиле и не хотел пересаживаться на автобус. При замене автобуса на качественный трамвай пассажиропоток растёт на 30–40%.

В ряде городов мира восстанавливают движение троллейбуса, так как электротяга имеет ряд преимуществ:

- движение подвижного состава более плавное и комфортное;
- шум и вибрации при движении гораздо ниже, чем при движении автобуса;
- 100% экологическая чистота улиц (загрязнение при выработке электричества происходит далеко за городом и подвергается максимальной очистке);
- троллейбус на 20% экономичнее автобуса (при высоком пассажиропотоке).

Но, конечно, развитие трамвая и троллейбуса не означает, что в мире массово сворачиваются автобусные перевозки. Там, где пассажиропоток составляет менее 500 пассажиров в час, строительство даже троллейбусной линии экономически не оправданно, чтобы обеспечить уровень комфорта, предоставляемого электротранспортом. Поэтому наибольшее число городских и агломерационных маршрутов по-прежнему останётся за автобусом.

При потоке от 500 до 1–1,5 тыс. пассажиров в час оптимальны показатели троллейбуса. При более высоких пассажиропотоках необходимо применение трамвая, причём при потоках свыше 18 тыс. пассажиров в час участок трамвайной линии должен проходить без пересечений в одном уровне (на эстакаде или в тоннеле). Изолированные от автомобильных дорог участки трамвайных линий в будущем могут работать в режиме метро, хотя сегодня для этого не нужно покупать другой подвижной состав. Те же самые трамвайные вагоны могут обеспечить перевозку до 50–60 тыс. пассажиров в час — при увеличении длины трамвайного поезда до 90–120 метров, как это сделали в ряде городов мира. В десятках городов Германии и Франции отказались от планов развития метро, отдав предпочтение современному трамваю с тоннельными и эстакадными участками.

Для правильного выбора вида транспорта, который будет наиболее экономичен и предоставит надлежащее качество услуг, необходимы расчёт пассажиропотока на ближайший период и на перспективу до 30 лет, а также экономическое обоснование с учётом местных условий каждого города (наличие существующей сети электротранспорта, стоимость электроэнергии, заторовые ситуации в городе и т.п.).

И четвёртое — предложения. Необходимо законодательно наделить органы власти полномочиями и ответственностью, чтобы обеспечить надлежащее качество перевозок с минимальными затратами.

Прошло уже более 20 лет с момента «либерализации» транспортного рынка, но ситуация с общественным транспортом продолжает ухудшаться. Плановый транспорт, обеспечивающий высокое качество и низкие затраты по системе, разоряется из-за параллельной работы «рыночных»

перевозчиков, ветшает, становится непривлекательным и закрывается. Пассажиры остаются с переполненным, ненадёжным и дорогим коммерческим транспортом, образующим заторы и застревающим в этих же заторах. Очевидно, что действующее законодательство не обеспечивает качество перевозок. От заторов и низкого качества воздуха страдают жители городов, то есть, в том числе каждый из нас. И пока мы с вами не обеспечим качество общественного транспорта, города будут оставаться в заторах.

Необходимо наделение органов власти следующими полномочиями:

1. Местные органы власти и субъекты федерации должны быть наделены полномочиями по разработке, корректировке и утверждению единой маршрутной сети муниципальных и межмуниципальных маршрутов, с указанием вида транспорта, вместимости подвижного состава, расписания движения. Все регулярные перевозки пассажиров должны происходить только по договору с городом и только по установленной маршрутной сети и расписанию. Необходимо раскрыть в законе №131-ФЗ понятие «организация транспортного обслуживания», в основе которого лежит разработка маршрутной сети и заказ работы перевозчиков по установленному расписанию.

2. Местные органы власти и субъекты федерации должны быть наделены полномочиями по развитию транспортной инфраструктуры, в том числе улично-дорожной и рельсовой сети, обособленных полос общественного транспорта, трамвайных и троллейбусных линий, линий метро. Выбор вида транспорта должен быть обоснован технико-экономическими расчётами на основе данных о пассажиропотоках, полученных при подготовке маршрутной сети.

3. Федеральные органы власти должны быть наделены полномочиями (и обязанностью) нормативно-технического регулирования, в частности — устанавливать федеральные стандарты транспортного обслуживания, которые будут служить основой для разработки местных стандартов и маршрутных сетей.

Очевидно, что каждый город не может самостоятельно заниматься разработкой стандартов с нуля (будь то стандарты качества, стандарты на подвижной состав, СНИПы на трамвайные пути и прочее) — также как не может быть местных стандартов образования, качества питьевой воды и т.п. Необходим рамочный федеральный стандарт, от которого каждый город сможет отталкиваться и улучшать условия транспортного обслуживания в зависимости от возможностей местного бюджета.

Стандарты транспортного обслуживания должны включать такие показатели, как предельное наполнение транспортных средств (например, не более 5 человек на квадратный метр площади пола), скорость сообщения с учётом пересадок (например, не менее 18 км/ч на расстояние до 20 км), предельный интервал движения вне часа пик (например, не более 20 минут), пешеходную доступность остановок (например, не более 400 метров от лечебных учреждений), качества подвижного состава (например, перевозка не менее 2 маломобильных пассажиров) и другие качества.

4. Кроме того, федеральные органы власти должны иметь полномочия утверждать методики разработки и изменения маршрутной сети, разработки предложений по развитию

транспортной инфраструктуры, подготовки обоснования на запрос федерального финансирования объектов транспортной инфраструктуры.

Методика изменения маршрутной сети должна оговаривать порядок расчётов и выбора видов транспорта. Вред, наносимый каждым видом транспорта (например, экологический ущерб или ущерб безопасности), должен быть оценен в денежном выражении и учитываться при обосновании выбора вида транспорта.

Финансовую поддержку федерального бюджета должны получать не «виды транспорта» (не «метро»), а наиболее эффективные проекты, которые обеспечивают максимальное повышение качества обслуживания на каждый вложенный рубль (это может быть даже проект выделенной троллейбусной линии).

5. Местные органы власти и субъекты федерации должны быть наделены полномочиями по установлению видов применяемых на транспортной системе проездных билетов и единых пассажирских тарифов. Учитывая требования социального равенства, равномерности нагрузки транспортной сети, все тарифы и льготы должны быть едиными на всех маршрутах.

6. Необходимо наделение органов власти полномочиями по установлению порядка допуска перевозчиков к работе и расчётов за выполненную работу с перевозчиками. Перевозчик работает на маршруте не исходя из его «выгодности», а исходя из требований качества, установленных городом — например, в позднее вечернее время, когда пассажиров на маршруте уже мало, но необходимо поддерживать социальный интервал движения. Поэтому оплата работы перевозчика должна производиться по факту транспортной работы — за каждый километр пробега выбранного городом вида и типа транспортного средства.

Полномочия — это не только возможность (которую ранее уже реализовали некоторые мэры городов) — но и обязанность управлять транспортом в соответствии с принятой в государстве системой.

По итогам сегодняшнего заседания предлагаю принять следующие решения:

1. Городской транспорт общего пользования является важнейшей системой жизнеобеспечения городов. Необходима федеральная политика по установлению и контролю стандартов транспортного обслуживания населения в городах.

2. Транспорт общего пользования в городах должен развиваться строго на основе единого планирования. Работа перевозчиков всех форм собственности должна осуществляться на единых принципах только на маршрутной сети и по расписаниям, установленным местными органами власти и субъектами федерации по методике, утверждённой федеральными органами исполнительной власти.

3. Реализация указанных принципов должна быть закреплена путём наделения федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов федерации, местных органов власти соответствующими полномочиями и ответственностью. Необходимо внести ряд изменений в действующее законодательство (федеральные законы №131-ФЗ №220-ФЗ и другие) для установления соответствующих полномочий.

Проект программы развития городского электротранспорта России

Борис Иосифович Ткачук,
первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс»

Первый трамвай в России начал работать в 1892 году, первый троллейбус — в 1933 году. За время своего развития трамвай и троллейбус прошли несколько ступеней обновления, реконструкции, модернизации и получили развитие в большинстве областных центров, крупных городов, а также в городах с населением менее 100 тыс. жителей, где развита удалённая от жилой застройки промышленность или есть иные виды потребностей в пассажирских перевозках.

В силу ряда технических различий между трамваем и троллейбусом одновременное развитие обоих этих видов транспорта в ряде городов страны не всегда носило сбалансированный и продуманный характер. Предпринятые в 30–50-е годы XX века антитрамвайные кампании с заменой трамвая троллейбусом на центральных улицах ряда городов, как показывает многолетняя практика, носили преждевременный характер, привели к разрушению десятилетиями сложившихся удобных транспортных связей, а в новых экономических условиях в конце XX — начале XXI века не позволяют в ряде городов обоим видам транспорта развиваться динамично и с минимальными затратами на эксплуатацию.

30% трамвайных систем России построено до революции 1917 года, большинство из них были открыты силами частных концессионеров и предпринимателей на условиях долговременных концессий на 40–50 лет, где прибыль от эксплуатации, поступавшая в бюджет городов, составляла ничтожные величины. В период 1918–1990 гг. трамвай (а с 1933 года и троллейбус) относился к системе органов коммунального хозяйства, финансирование строительства новых линий и объектов инфраструктуры (депо, парков, тяговых подстанций и т.п.), а также обновление подвижного состава носило централизованный характер.

До 25% трамвайных и менее 5% троллейбусных систем (т.н. ведомственные) построены и длительное время эксплуатировались (до начала 90-х гг. XX века) крупными промышленными предприятиями, осуществляя как общегородские, так и межрайонные пассажирские перевозки.

С 1992 года практически все трамвайные и троллейбусные хозяйства со всеми их проблемами были переданы в ведение муниципалитетов. Власти большинства городов России к моменту передачи в их ведение трамвая и троллейбуса не имели опыта их строительства и эксплуатации. Трамвайные и троллейбусные системы строились и эксплуатировались по единому технологическому принципу, с использованием единой нормативно-законодательной базы.

В течение 1990-х и 2000-х годов в городах России резко сократилось обновление парка подвижного состава трамвая и троллейбуса, были сведены к минимуму обновление и модернизация инфраструктуры (путевое хозяйс-

тво, энергохозяйство, депо, системы СЦБ и связи и т.п.). Длительное время (до 2005 года) на федеральном уровне не решалась проблема выпадающих доходов из-за отсутствия компенсации перевозок льготных пассажиров. Недобор доходов от единственного источника — сбора выручки за проезд — привёл к развалу экономики трамвайных и троллейбусных предприятий, стагнации, а кое-где, например, в Воронеже, Ростове, Липецке, Рязани — к стремительной деградации.

Не считая 5–10 городов России, в большинстве трамвайных и троллейбусных хозяйств по состоянию на 2015 год отсутствует обновление парка подвижного состава, а инфраструктура нуждается в проведении масштабной реконструкции. В ряде городов, в том числе, где идёт расширение жилых территорий, в течение нескольких десятилетий не ведётся строительство линий электротранспорта, а транспортное обслуживание населения происходит на примитивном уровне с использованием микроавтобусов. При полном отсутствии программ развития городского транспорта также отсутствует комплексный подход к обеспечению пассажирских перевозок, стандарт качества обслуживания пассажиров примитивный, не обеспечены права льготных категорий пассажиров, установленные нормами действующего федерального законодательства.

На федеральном уровне вопросы строительства и реконструкции городского электротранспорта не нашли за последние годы должного понимания. Напротив, в 2002 году в Министерстве транспорта России было ликвидировано отраслевое управление городского электротранспорта и метрополитена, и в настоящее время в стране (и в первую очередь в Министерстве транспорта) отсутствуют специальный главк, управление, отдел, сектор или даже отдельно выделенный специалист, в должностные обязанности которого входили бы вопросы государственного регулирования деятельности трамвайного и троллейбусного транспорта.

При осуществлении государственного регулирования деятельности городского электротранспорта практически повсеместно не берётся в расчёт то, что в транспортных сетях, привязанных к инфраструктуре, неприменима классическая схема рыночных отношений «спрос — предложение». Конкуренция автотранспорта малой вместимости (микроавтобусы), трамвайного и троллейбусного транспорта в принципе невозможна. Городской электротранспорт ставится в неравные условия и как транспорт, привязанный к инфраструктуре, рассчитанный для обслуживания десятилетиями сложившихся пассажиропотоков, не должен дублироваться другими видами транспорта (за исключением совместного движения на небольшом расстоянии в 1–2 перегона между соседними остановками).

В случае дублирования маршрутной сети трамвая и троллейбуса другими видами транспорта происходит отток пассажиров и выручки от городского электротранспорта и не оправдываются капиталовложения, затраченные на строительство и содержание трамвайной и троллейбусной инфраструктуры, происходит развал экономики предприятий ГЭТ.

Решение городскими властями транспортных проблем в комплексе, за редким исключением (Москва, Стерлитамак, Самара и некоторые другие города) не производится уже более 25 лет. Фактически городской транспорт, и в первую очередь трамвай и троллейбус, после 1992 года сброшен вместе со своими нерешёнными проблемами на плечи муниципальных органов власти, не имеющих опыта, сил и средств по самостоятельному содержанию и развитию транспортных сетей без федеральной поддержки.

Помимо тяжёлого, а в ряде городов — бедственного состояния предприятий городского электротранспорта, на протяжении 1992–2015 гг. не совершенствуется и не обновляется, а то и разрушается законодательно-нормативная база, регулирующая деятельность трамвайного и троллейбусного транспорта. «Правила технической эксплуатации трамвая» и «Правила технической эксплуатации троллейбуса» не обновляются с 2001 года, СНиП 2.05.09-90 «Трамвайные и троллейбусные линии» безнадежно устарел, тормозит развитие и модернизацию инфраструктуры трамвая и троллейбуса. При актуализации СНиПа в 2010–2012 гг. Министерством транспорта России проявлен формализм и невнимание к транспортным проблемам. Обращения Правительства Москвы в федеральные структуры, начиная с 2013 года, о необходимости коренного пересмотра СНиП 2.05.09-90 пока не привели к положительным результатам.

Что необходимо для поддержания, развития и модернизации трамвайного и троллейбусного транспорта?

1. Разработка комплексных транспортных схем развития в городах России по основным принципам:

- приоритет общественного транспорта и снижение объёмов движения частного автотранспорта в центральной части, исторически сложившихся кварталах и на узких улицах городов;

- трамвайный транспорт используется как уличный, так и внеуличный, а в городах с населением до 2 млн. жителей является основой (костяком) внутригородских перевозок;

- троллейбусный транспорт используется на узких улицах с плотной жилой застройкой и других городских направлениях, на которых использование автобусного транспорта вызовет ухудшение экологии, а строительство трамвайных линий невозможно в силу недостаточности площади улиц;

- автобусный транспорт используется на направлениях с незначительным пассажиропотоком (2–4 тыс. пассажиров в час в одном направлении);

- метрополитен используется в случае наличия в городе устойчивого пассажиропотока не менее 12 тыс. пассажи-

ров в час в одном направлении, а не исходя из превышения миллионной отметки населения города. Практика строительства метрополитена в городах, где население dorосло до уровня 1 млн. человек, показывает, что метрополитен убыточен в эксплуатации и работает с недогрузкой.

2. Города, разработавшие комплексную транспортную схему, должны получать федеральную поддержку в объёме не менее 70% при строительстве новой инфраструктуры трамвая и троллейбуса и не менее 30% при реконструкции и модернизации имеющейся инфраструктуры.

3. Города, в которых реализуются долгосрочные и среднесрочные программы развития и модернизации трамвайных и троллейбусных сетей, должны получать федеральную поддержку на закупку подвижного состава в объёме не менее 70% от стоимости новых трамвайных вагонов и троллейбусных машин.

4. Министерству транспорта России необходимо:

- создать в своём составе или в составе подведомственных предприятий управление, главк или отдел городского электротранспорта, отвечающий как за государственное регулирование ГЭТ, так и за реализацию государственных программ по развитию и модернизации городского электротранспорта;

- учредить конструкторские бюро трамваестроения, троллейбусного машиностроения, по разработке конструкций трамвайных путей, объектов энергохозяйства, автоматических систем перевода стрелок и т.п. с приданием КБ статуса всероссийских;

- принять среднесрочную или долгосрочную программу по разработке трамвайных вагонов и троллейбусов нового поколения, новых конструкций трамвайных путей, объектов энергохозяйства, автоматических систем работы и регулирования стрелочных переводов, нестандартных павильонов ожидания и навесов для узких остановочных площадок, спецтехники по обслуживанию инфраструктуры трамвая и троллейбуса (машины и вагоны-вышки, снегоочистители, рельсошлифовщики и т.п.);

- запретить выпуск четырёхосных трамвайных вагонов с длиной кузова свыше 15,5 метров (по крайним точкам обшивки кузова вагона) как не вписывающихся в габариты криволинейных участков трамвайных путей;

- предусмотреть проведение НИОКР по темам совершенствования и модернизации трамвайной и троллейбусной техники, механизмов, агрегатов и частей;

- разработку новых конструкций и технологий вести только с учётом многолетней практики эксплуатации или схожих климатических условий и условий эксплуатации в городах России;

- учредить по согласованию с Министерством образования России в составе высших учебных заведений 5–10 городов страны специальные кафедры городского электротранспорта с общим ежегодным объёмом выпуска молодых специалистов не менее 100 человек;

- установить по согласованию с Министерством энергетики России тарифы за потребление электроэнергии на тягу движения трамваев и троллейбусов как с предприятий сферы обслуживания, а не с промышленных производственных предприятий.

Анализ сводных данных о состоянии подвижного состава и объектов инфраструктуры ГЭТ

Максим Владимирович Дранишников,
генеральный директор МП «Нижегородэлектротранс»

Приведённый ниже анализ состояния отрасли основан на данных, представленных в МАП ГЭТ и ООР «ГЭТ» 44 российскими предприятиями ГЭТ. Очевидно, что, несмотря на неполноту све-

дений по отрасли в целом, эта выборка достаточно точно отражает основные тенденции на предприятиях ГЭТ. В целях анализа за базовый уровень принято состояние отрасли в 1990 году.

Сведения о состоянии подвижного состава и объектов инфраструктуры городского электрического транспорта

Год	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1	Протяжённость контактной сети, км о.п.	7425,4	7562,4	7539,6	7514,7	7545,8	7512,5	7418,3	7506,2	7447,6	7382,6	7393,7	7376,0	7221,9	7199,0	7196,9	7190,9	7173,8
2	Изменение по сравнению с 1990 годом	1	1,02	1,02	1,01	1,02	1,01	1,00	1,01	1,00	0,99	1,00	0,99	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
3	Протяжённость троллейбусных линий, км о.п.	4182,7	4385,0	4398,7	4408,9	4438,0	4431,9	4353,3	4468,8	4445,5	4422,2	4479,5	4475,2	4364,7	4349,0	4360,0	4378,0	4361,9
4	Изменение по сравнению с 1990 годом	1	1,05	1,05	1,05	1,06	1,06	1,04	1,07	1,06	1,06	1,07	1,07	1,04	1,04	1,04	1,05	1,04
5	Протяжённость трамвайных путей, км о.п.	3335,3	3266,9	3230,4	3195,3	3197,4	3170,2	3154,5	3127,9	3091,6	3050,3	3010,1	2996,8	2953,2	2946,0	2932,9	2908,9	2907,9
6	Изменение по сравнению с 1990 годом	1	0,98	0,97	0,96	0,96	0,95	0,95	0,94	0,93	0,91	0,90	0,90	0,89	0,88	0,88	0,87	0,87
7	Контактная сеть, требующая капремонта, км о.п.	1051,2	1850,4	1869,4	1882,0	1863,4	1997,6	1983,1	1981,7	1965,0	2021,4	2134,3	2170,6	2227,8	2108,2	2252,3	2268,5	2457,6
8	% от общей длины контактной сети	14,2%	24,5%	24,8%	25,0%	24,7%	26,6%	26,7%	26,4%	26,4%	27,4%	28,9%	29,4%	30,8%	29,3%	31,3%	31,5%	34,3%
9	Количество тяговых подстанций, шт	624	709	710	711	712	713	728	731	732	731	730	729	727	727	725	724	724
10	Тяговые подстанции, требующие реконструкции, шт	124	226	231	241	244	252	280	292	303	312	321	325	336	349	352	356	361
11	% от общего числа тяговых подстанций	19,9%	31,9%	32,5%	33,9%	34,3%	35,3%	38,5%	39,9%	41,4%	42,7%	44,0%	44,6%	46,2%	48,0%	48,6%	49,2%	49,9%
12	Новое строительство, капремонт, реконструкция трамвайных путей, км о.п.	95,1	83,9	66,3	69,9	89,0	54,8	71,2	96,2	91,6	78,3	66,5	61,9	75,7	59,7	53,4	48,1	44,7
13	% от общей длины трамвайного пути	2,9%	2,6%	2,1%	2,2%	2,8%	1,7%	2,3%	3,1%	3,0%	2,6%	2,2%	2,1%	2,6%	2,0%	1,8%	1,7%	1,5%
14	Изменение по сравнению с 1990 годом	1	0,88	0,70	0,73	0,94	0,58	0,75	1,01	0,96	0,82	0,70	0,65	0,80	0,63	0,56	0,51	0,47
15	Трамвайные пути, требующие капремонта, км о.п.	296,3	621,8	694,9	746,1	776,9	806,8	896,6	833,7	923,9	919,9	928,7	931,7	951,3	1023,0	1026,1	1010,8	1061,1
16	% от общей длины трамвайного пути	8,9%	19,0%	21,5%	23,3%	24,3%	25,5%	28,4%	26,7%	29,9%	30,2%	30,9%	31,1%	32,2%	34,7%	35,0%	34,7%	36,5%
17	Инвентарь трамвайного парка, шт.	7740	6605	6543	6427	6206	5915	5801	5686	5434	5302	5192	4969	4841	4765	4674	4619	4572
18	Изменение по сравнению с 1990 годом	1	0,85	0,85	0,83	0,80	0,76	0,75	0,73	0,70	0,69	0,67	0,64	0,63	0,62	0,60	0,60	0,59
19	Средний остаток эксплуатационного ресурса подвижного состава (расч.)	0,7	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
20	Приобретено вагонов, шт.	387	30	31	37	46	51	57	59	127	168	84	63	62	97	98	85	20
21	Списано вагонов, шт.	313	109	154	289	273	208	87	287	145	245	238	148	124	166	122	81	73
22	Проведено КВР, шт.	211	175	130	148	128	112	194	211	231	188	183	148	109	110	148	134	127
23	Обновление, % от общей численности	6,4%	1,8%	1,5%	1,7%	1,8%	1,8%	2,7%	2,9%	4,5%	4,9%	3,4%	2,8%	2,4%	3,2%	3,7%	3,3%	1,8%
24	Обновление, % от потребности	102%	28%	23%	28%	28%	29%	42%	46%	71%	79%	54%	44%	39%	51%	59%	53%	29%
25	Инвентарь троллейбусного парка, шт.	6418	5592	5578	5554	5472	5410	5360	5345	5303	5214	5201	5096	5031	4972	4809	4849	4602
26	Изменение по сравнению с 1990 годом	1	0,87	0,87	0,87	0,85	0,84	0,84	0,83	0,83	0,81	0,81	0,79	0,78	0,77	0,75	0,76	0,72
27	Средний остаток эксплуатационного ресурса подвижного состава (расч.)	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
28	Приобретено троллейбусов, шт.	486	180	179	115	121	111	219	206	177	287	252	250	104	152	222	79	58
29	Списано троллейбусов, шт.	468	162	184	173	144	219	174	268	232	304	349	252	174	328	166	246	171
30	Проведено КВР, шт.	344	301	309	326	384	338	333	338	360	340	345	273	291	259	218	256	180
31	Обновление, % от общей численности	10,3%	5,9%	6,0%	5,0%	5,7%	5,2%	7,2%	7,0%	6,7%	8,8%	8,2%	7,6%	5,0%	5,7%	6,9%	4,3%	3,2%
32	Обновление, % от потребности (расч.)	103%	59%	60%	50%	57%	52%	72%	70%	67%	88%	82%	76%	50%	57%	69%	43%	32%

Инфраструктура электрического транспорта

По данным, предоставленным респондентами, общая протяжённость контактной сети снизилась с 1990 года незначительно. При этом протяжённость контактной сети троллейбусных линий возросла на 4%, а общая протяжённость трамвайных путей снизилась на 13%. Необходимо отметить, что в некоторых городах (Волжский Волгоградской области, Магнитогорск) протяжённость трамвайных путей выросла с 1990 года более, чем на 20%, однако общее уменьшение пути составило около 500 км. В Иваново закрыто трамвайное движение, а во Владикавказе — троллейбусное.

В 1990 году требовало капитального ремонта 14,2% контактной сети, к 2015 году это значение возросло до 34,3%. Как ни странно, количество тяговых подстанций, обеспечивающих движение электротранспорта, выросло с 1990 до 2015 года от 624 до 724 штук, несмотря на законодательство об энергоэффективности и энергоаудиты. Впрочем, показатели потребляемой мощности в данном исследовании не анализировались. В 1990 году требовало реконструкции (замены) 19,9% тяговых подстанций, к 2015 году это значение возросло до 49,9%.

В 1990 году было капитально отремонтировано 95,1 км (2,9% от общей длины одиночного пути), в 2015 — 44,7 км (1,5%). Снижение объёмов ремонта пути составило 53. Соответственно, доля путей, требующих капитального ремонта, возросла с 8,9% до 36,5%.

Инвентарный подвижной состав

Инвентарь подвижного состава с 1990 до 2015 года снизился: по трамваю — на 41%, по троллейбусу — на 28%. Средний остаток эксплуатационного ресурса подвижного состава с 1990 до 2015 года снизился по трамваю с 0,7 до 0,2 ресурса (старение в 3,5 раза), по троллейбусу — с 0,6 до 0,3 ресурса (старение в 2 раза). Сорокалетние эксплуатирующиеся трамваи и тридцатилетние троллейбусы не являются экзотикой для многих предприятий ГЭТ.

Расчётный показатель, характеризующий удовлетворённость в обновлении, определялся по численности вновь приобретённого подвижного состава (1 ресурс) и капитально восстановленного (0,5 ресурса) с учётом актуального количества. В 1990 году он составил для трамвая 102%, для троллейбуса 103%, что в целом подтверждает правильность предложенной методики, поскольку Госплан СССР имел и выполнял нормативы по обновлению. К 2015 году удовлетворённость в обновлении снизилась более чем в 3 раза: по трамваю — до 29%, по троллейбусу — до 32%.

Выводы

Косвенным показателем объёма выполненной предприятиями ГЭТ транспортной работы из исследуемых является инвентарное количество подвижного состава. Таким образом, можно сделать вывод, что с 1990 года предприятия ГЭТ по объективным причинам снизили

объём услуг населению максимум на 35%. Вместе с тем, потребное обновление подвижного состава уменьшено более чем в 3 раза. Обращаю внимание на отсутствие в этом анализе финансовых показателей, натуральные показатели делают его объективнее.

Сделайте меньше на треть, но получать будете меньше в три раза — неплохая была проведена «оптимизация» отрасли за 25 лет. Эта «оптимизация» поставила предприятия ГЭТ на грань выживания. Социально важная отрасль остро нуждается в государственной поддержке, необходимо на федеральном уровне принять программу обновления подвижного состава ГЭТ, предусматривающую защищённое финансирование объективных натуральных нужд предприятий и в плане поддержки инфраструктуры, и в плане обновления подвижного состава.

На недавнем визите премьер-министра РФ Д.А. Медведева на Тверской вагоностроительный завод из его уст прозвучал тезис о запрете эксплуатации подвижного состава сверх установленного срока. Если это относится только к нашим богатым коллегам железнодорожникам или обновление подвижного состава ГЭТ будет проходить по защищённой статье федерального бюджета, то наши опасения напрасны. Если же запрет законодательно состоится, а задачи обновления будут оставлены на бюджетном уровне, то в день начала действия нового закона предприятия ГЭТ остановятся по всей стране.

Капитально-восстановительный ремонт подвижного состава с различного рода модернизациями тяговых приводов освоен многими предприятиями ГЭТ, стоимость его значительно ниже стоимости нового подвижного состава. Если исполнительная власть не решает проблемы обновления подвижного состава, неэффективно использует фонды амортизации основных средств, то она не должна лишать работающие предприятия права на выживание.

Разумной моделью программы обновления, учитывающей интересы и предприятий ГЭТ, и производителей подвижного состава, могла бы стать следующая:

1. Обязать производителей определять срок эксплуатации подвижного состава до обязательного капитально-восстановительного ремонта, который должен получить статус важнейшей технической характеристики, утверждаемой МК. Классический компромисс качества (сделать лучше и продавать реже или наоборот), разрешаемый производителем, в этом вопросе будет играть на потребителя.

2. Регламентировать законодательно инструментально контролируемые технические требования к узлам и агрегатам подвижного состава после проведения КВР и назначить срок продления возможной эксплуатации после КВР.

3. Определить максимально возможное количество КВР и, тем самым, максимально разрешённый срок эксплуатации подвижного состава, после которого — только списание. Таким образом, капитально-восстановительный ремонт приобретёт статус наиболее экономичного способа обеспечения безопасности пассажирских транспортных перевозок в период между профинансированными на федеральном уровне и гарантированными поставками нового подвижного состава.

Федеральный закон №220 — проблемы и вопросы

Андрей Александрович Батов,
генеральный директор МУП «Ижгорэлектротранс», г. Ижевск

Один из наиболее важных вопросов, который следует вынести на обсуждение Общественной палаты РФ — это изменения в федеральный закон «Об организации пассажирских перевозок», принятый в прошлом году. Само его принятие проходило долго и мучительно. В течение десяти лет менялось не только содержание законопроекта, но и подходы к формированию этого документа, который впервые в истории Российской Федерации ввёл единые принципы организации транспортного обслуживания населения на территории всей страны. Принимая участие в обсуждении законопроекта, предприятия ГЭТ и Международная ассоциация электротранспорта, возлагали на него большие надежды.

Закон призван:

- обеспечить установление единых требований по организации транспортного обслуживания населения ко всем перевозчикам в рамках договоров и контрактов;
- упорядочить конкуренцию на рынке;
- создать условия, стимулирующие перевозчиков улучшать качество обслуживания;
- обеспечить контроль и ответственность за исполнение обязательств как со стороны перевозчиков, так и со стороны заказчика муниципальных и региональных перевозок.

Сегодня мы вынуждены добиваться того, чтобы данный закон был доработан с учётом сложившейся практики, как минимум потому, что специфика электротранспорта осталась, к сожалению, за правовыми рамками.

Полномочия по решению всех вопросов организации транспортного обслуживания по муниципальным маршрутам данным федеральным законом возложены на администрации городов. Наша ассоциация проводит мониторинг ситуации, отслеживает как положительные изменения, которые начались в городах с принятием данного закона, так и вопросы, проблемы, которые появляются сейчас.

Какова же ситуация с реализацией закона в муниципальных образованиях? В большинстве городов принят реестр маршрутов, предусмотренный федеральным законом. Все реестры разделены на маршруты с регулируемым тарифом (т.е. перевозчик должен работать в рамках официально принятого тарифа и предоставлять все льготы), а также с нерегулируемым тарифом (маршруты, на которых перевозчик самостоятельно устанавливает стоимость проезда, а предоставление льгот на проезд — его добровольное право, а не обязанность). Несложно предугадать, что предприятия ГЭТ в рамках этих реестров работают и будут работать на маршрутах первой категории.

Сейчас большинство перевозчиков в городах находятся в ожидании заключения контрактов на срок не менее 5 лет, получения свидетельств и маршрутных карт. Одновременно с этим разрабатываются нормативные акты

муниципальных образований, которые будут в ближайшем будущем определять порядок проведения конкурсов на новые маршруты, а также регулировать взаимоотношения между перевозчиком и муниципальным заказчиком. Проще этот процесс проходит в тех городах, где на уровне региона или города ещё до принятия федерального закона существовали собственные нормативные акты, призванные упорядочить организацию перевозок. Один из примеров — Тула, где приняты документы планирования регулярных перевозок на муниципальных маршрутах на 2016–2018 годы, внесены изменения в Правила транспортного обслуживания, а также Постановление о порядке установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов.

Принятие нормативных документов на уровне муниципалитетов в ряде случаев затруднено, поскольку соответствующие документы ещё не принял субъект федерации. К сожалению, порядок межбюджетных отношений в части обеспечения финансирования социальных перевозок по льготам, относящимся в региональному и федеральному регистрам, недостаточно чётко прописан в рассматриваемом законе. И изменения в закон, которых мы добиваемся, должны однозначно ответить на вопрос, каким образом муниципальный заказчик сможет отвечать за обязательства по финансированию того объёма работ, который предусмотрен нормативными актами региона и РФ. И, если эти полномочия муниципалитетов не подкреплены финансово, то не будет ли у перевозчиков основания не исполнять требования по перевозке льготников?

Несмотря на то, что формирование нормативной базы муниципальных образований находится на стадии разработки, уже существует положительная практика. Не ожидая следующего этапа реализации федерального закона, города занялись вопросами исследования реальных пассажирских потоков, работой нелегальных перевозчиков. Например, в Перми совместно с ГИБДД ведётся работа, в рамках которой все транспортные средства, курсирующие по маршрутам, не закреплённым в реестре, не признаются маршрутными транспортными средствами и, следовательно, не имеют приоритета: права двигаться по полосам для маршрутного транспорта, производить посадку и высадку пассажиров на остановках общественного транспорта и т.д. Таким образом, закон дал определённые инструменты для пресечения действий нелегальных перевозчиков.

Именно сейчас, когда на уровне муниципалитетов началась практическая работа по реализации закона, с ещё большей очевидностью проявляются пробелы в этом документе. Они ставят городской электротранспорт в условия жёсткой конкуренции, которую в рамках данного закона определяют только рыночные критерии. Далеко за рамками закона остались представления о необходимос-

ти создавать устойчивую транспортную систему, обеспечивающую безопасность, в том числе экологическую.

Для всех очевидно, что закон требует доработок. Сейчас процедура внесения изменений в этот закон, инициированная Правительством РФ, находится в стадии внесения предложений. В материалах, которые были подготовлены к данным слушаниям, предложены конкретные формулировки, которые позволят включить специфику городского электротранспорта в рамки правового поля. Мы рассчитываем, что мнение транспортников будет услышано. Затрону лишь те вопросы, которые являются наиболее острыми и требующими внимательной проработки.

Главный вопрос, который сегодня беспокоит все предприятия ГЭТ — каким образом принятый закон способен изменить сложившуюся практику недофинансирования муниципального заказа. Статьей 39 рассматриваемого закона предполагается, что финансирование социальных перевозок будет организовано в порядке, который существовал на момент принятия закона, ещё в течение 5 лет. Несомненно, законодатели преследовали цель создать определённый период перехода от старых принципов субсидирования и дотаций к новым, однако со всей ответственностью можно констатировать, что многие из предприятий ГЭТ могут не пережить этот срок, ведь уже сегодня над ними нависла перспектива банкротства.

В этой ситуации находятся не только предприятия ГЭТ, но и все перевозчики, которые традиционно выполняют полный объём социальных перевозок. Общаясь с коллегами из разных городов, мы понимаем, что даже термин «субсидирование» в нынешних реалиях порой утратил своё значение. Из-за недостатка бюджетных средств под бюджетными субсидиями перевозчикам, работающим на низкодоходных маршрутах по тарифу ниже экономически обоснованного, понимается оплата проезда льготных категорий граждан. Так происходит, например, в Ижевске. И даже эта плата зависит не от объёма выполненных работ по перевозке, а от того, сколько себе может позволить на эти цели бюджет муниципального образования или региона.

Базовый закон об организации перевозок пассажиров, по нашему мнению, должен содержать единые принципы формирования тарифа на проезд. Сегодня же мы видим две крайности в подходе к формированию стоимости проезда. Первая — это сознательное занижение тарифа, исходя из политических представлений о доступности услуг транспорта. Причём, вопреки расхожим представлениям, транспортники не против того, чтобы для населения городов их услуги были доступнее, но само по себе установление социально ориентированного тарифа должно компенсироваться, а не ложиться целиком и полностью на плечи перевозчиков. И вторая крайность, которая получила распространение в 2014–2016 годах — когда власти пытаются отчасти компенсировать за счёт платного пассажира то недофинансирование, которое складывается по льготным перевозкам. И то, и другое губительно для развития отрасли.

Второй вопрос, решение которого перевозчики ожидали увидеть в принятом федеральном законе — это установление требований, позволяющих, с одной стороны,

узаконить принципы конкуренции на рынке пассажирских перевозок, а с другой — создать условия для того, чтобы такая конкуренция становилась стимулом устойчивого развития транспортной системы городов, а не просто давала возможность субъектам малого предпринимательства зарабатывать на пассажирских перевозках, создавая избыточную конкуренцию, нагружая трафик, размывая платный пассажиропоток и сворачивая бизнес, как только он становится менее доходным.

Электрический транспорт имеет целый ряд объективных особенностей, которые должны приниматься во внимание, таких как жёсткая привязанность к маршруту, неразрывность путевой, сетевой и транспортной инфраструктуры, наличие признаков локальной монополии (вряд ли в нынешних условиях можно представить себе конкуренцию между двумя предприятиями, обслуживающими, например, трамвайные маршруты в одном городе). Эти особенности не позволяют ГЭТ выигрывать в конкурентной борьбе, если она построена только на рыночных принципах. Но именно особенности, а также объективные преимущества электротранспорта позволяют городам развивать гармоничную, управляемую и устойчивую транспортную систему в стратегической перспективе, решать вопросы экологии, которые выходят сегодня на первый план. Приведу характерный пример. Руководствуясь базовым законом, муниципалитеты сегодня не включают в число критериев при выборе перевозчика на том или ином маршруте экологическую безопасность или провозную способность транспортных средств, которая у ГЭТ, безусловно, выше, наличие на балансе объектов инфраструктуры. Парадоксально, но такой критерий, как средний возраст подвижного состава, будет включён в конкурсную документацию, и при этом не учитывается тот факт, что срок эксплуатации трамвая намного выше, чем автобуса.

При этом важно понимать, что избыточная конкуренция в сфере транспорта негативно отражается не только на сфере пассажирских перевозок, но и на ситуации в городах в целом. Это доказано международным опытом, это мы видим уже и на примере наших городов, таких как Уфа, где на улицы города выходит ежедневно до 9000 микроавтобусов там, где с этой задачей бы справились 1400 трамваев и троллейбусов. Избыточная конкуренция не создаёт нового качества, она его уничтожает. К сожалению, в рамках базового федерального закона даже те муниципалитеты, которые осознают это, не в состоянии принимать локальные нормативные акты, которые позволяли бы делать ставку на электротранспорт.

В заключении хотелось бы отметить, что значение вопросов экологии для наших городов с каждым годом всё возрастает. И абсолютно во всех городах основным источником выброса вредных веществ является автотранспорт. Выражаю надежду, что ещё до наступления 2017 года, объявленного Президентом Российской Федерации годом экологии, в федеральном законе «О пассажирских перевозках» появятся те изменения, которые позволят городам сохранять и развивать свой электрический транспорт, обеспечивая жителям достойное качество жизни.

Городской электротранспорт РФ — проблемы и пути решения

Рашид Бадгиевич Шамсудинов,
генеральный директор ООО «Электротранспорт», г. Набережные Челны

Система городского пассажирского транспорта не является последовательной экономической системой в общепринятом смысле слова, поскольку размер платы за проезд не соответствует затратам транспортных предприятий на перевозку пассажиров. Скорее, данную отрасль народного хозяйства необходимо отнести к вопросу государственной социальной политики.

Попытка перевести общественный транспорт на самокупаемость не нашла успеха ни в одной стране мира, так как реальная стоимость проезда становилась недоступной для подавляющего числа потенциальных потребителей данных услуг.

С началом общих кризисных явлений в экономике страны начался и кризис в транспортной отрасли России, который не завершился до настоящего времени и продолжает усугубляться. Одним из последствий проявления кризиса явилась тенденция к перераспределению объёмов пассажирских перевозок между видами пассажирского транспорта. Тенденция преобладания более мобильного и менее капиталоемкого по сравнению с ГЭТ автобуса привела к сокращению строительства трамвайных линий, к ликвидации трамвайного движения в отдельных городах.

Главной особенностью деятельности городского общественного транспорта является приоритетность его социальной функции. Эта проблема не имеет однозначного решения, однако повсеместно общественный транспорт не в состоянии нормально функционировать без определённой внешней финансовой поддержки. В большинстве европейских городов такая поддержка превышает половину расходов на содержание общественного транспорта, как по эксплуатационной деятельности, так и по вложениям в развитие.

Проблема источников и форм финансирования эксплуатационной деятельности и развития пассажирского транспорта актуальна и для стран с устойчиво функционирующей

рыночной экономикой. В качестве основных, наряду со сбором проездной платы, в большинстве стран фигурируют традиционные субсидии из бюджетов различных уровней. Таблица иллюстрирует распределение финансирования общественного транспорта между основными внешними источниками.

Диспропорции в развитии систем пассажирского транспорта, отставание возможностей перевозчиков от потребностей населения в транспортном обслуживании ведут к прямым экономическим потерям в других отраслях экономики, падению производительности труда, ухудшению состояния окружающей среды, нерациональному использованию городских земель, к росту дорожно-транспортных происшествий, снижению безопасности движения, увеличению дорожных заторов, а порой и к обострению социальной обстановки.

Несмотря на наличие определённых нормативных актов, регулирующих деятельность и систему финансирования городского общественного транспорта, в целом по Российской Федерации отсутствует целостная политика развития тех или иных видов городского транспорта, государственные стандарты транспортного обслуживания населения, источники финансирования, методики компенсаций за транспортную работу и т.д.

Существующая на сегодняшний день система функционирования и финансирования городского общественного транспорта изначально ставит в неравные конкурентные условия электротранспорт и пассажирский автотранспорт. Предприятия ГЭТ, имеющие сложную инженерную инфраструктуру (электроснабжение, путевое хозяйство), вынуждены направлять значительные средства на поддержание этой инфраструктуры, что сводит на нет преимущества электротранспорта перед автобусами и даже такси. В частности, для нашего предприятия доля затрат на ремонт путевого и энер-

Распределение финансирования затрат на общественный транспорт, %

Страна	Доля государства		Доля регионов и местных властей	
	Капитальные затраты	Эксплуатационные затраты	Капитальные затраты	Эксплуатационные затраты
Бельгия	100	100	0	0
Нидерланды	100	100	0	0
США	75	16	25	84
Италия	70	87	30	13
Австрия	50	0	50	100
Германия	45	12	55	88
Франция	10	0	90	100
Швеция	9	5	91	95
Великобритания	5	0	95	100
Швейцария	1	10	99	90
Канада	1	0	99	100
Дания	0	0	100	100

* При этом в США доля собственных средств предприятий составляет 20%. В таких городах как Рим, Амстердам, Вена, Брюссель, Лиссабон, Париж, Берлин, Стокгольм, Цюрих, Афины внешняя финансовая поддержка превышает половину расходов предприятия.

гохозяйства составляет менее 1% при том, что капитальный и средний ремонт не проводится просто из-за отсутствия средств. Помимо прочего, неудовлетворительное состояние путей ведёт к преждевременному выходу из строя нового подвижного состава, дискомфорту при осуществлении перевозок пассажиров и населения, проживающего вблизи трамвайных линий. Поэтому одной из задач эксплуатационной деятельности и развития ГЭТ является решение вопроса финансирования содержания инженерной инфраструктуры (пути, энергохозяйство), в том числе реконструкция трамвайных линий на основе современных разработок и инженерных достижений.

Другим важным аспектом по-прежнему остаётся обновление парка подвижного состава. Хотя в последние годы в этом направлении наметились положительные тенденции, существующие схемы финансирования (например, долевое участие, лизинг) загоняют предприятия ГЭТ в финансовую кабалу. Обновление парка должно осуществляться исключительно за счёт средств бюджетов различных уровней, так как транспортное обслуживание населения является одним из социальных обязательств государства.

Не менее важной проблемой остаётся низкий уровень заработной платы. Высокая насыщенность предприятий ГЭТ сложным энергетическим оборудованием и машинами требует наличия высококвалифицированного персонала. Существующие диспропорции в заработной плате в различных смежных отраслях (например, электроэнергетика) привели к тому, что на предприятиях ГЭТ не задерживается молодёжь с соответствующей квалификацией, работают в основном люди пенсионного возраста.

На наш взгляд, одним из шагов в решении данных проблем на базе существующего законодательства станет конкретизация статей федерального закона №131. В частности, общая формулировка «создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа» должна быть конкретизирована следующим образом:

«К ведению органов местного самоуправления относятся:

1. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа;

2. Обустройство и содержание объектов транспортной инфраструктуры, остановочных комплексов, контактно-кабельной сети, тяговых подстанций, рельсовых путей, дорожно-уличной сети городского пассажирского общественного транспорта;

3. Создание условий для топливно-энергетического обеспечения городского пассажирского общественного транспорта.»

Кроме этого, федеральным законом должны быть определены меры государственной поддержки органов местного самоуправления для решения этих вопросов. Также федеральными актами должны быть определены требования (в зависимости от численности населения городов) к доле перевозок, осуществляемых электротранспортом, нормативам выбросов ДВС, нормативам по шуму, по средней эксплуатационной скорости, регулярности движения, проценту износа подвижного состава и основных фондов, к состоянию путевого хозяйства, дальности расположения остановочных пунктов и их внешнему виду.

Основные проблемы российских предприятий городского электротранспорта

Евгений Александрович Швецов,
генеральный директор АО «Кемеровская электротранспортная компания»

Одной из основных проблем, с которыми из года в год сталкиваются предприятия ГЭТ, является хроническое недофинансирование выполненной ими работы со стороны основных заказчиков — органов местного самоуправления. Хроническое недофинансирование возникает по двум причинам.

Первая причина — оплата выполненной работы по перевозке пассажиров производится несвоевременно, со значительным опозданием. Договор, оформляющий правоотношения между исполнителем-перевозчиком и заказчиком-муниципалитетом, не предусматривает ответственности заказчика за несвоевременную оплату. Предусмотрены штрафные санкции исключительно к перевозчику. Такие договоры неравноправны.

Вторая причина — плано-расчётный тариф, по которому производится оплата услуг перевозчика, не соответствует себестоимости перевозок и в одностороннем порядке пересматривается заказчиком-муниципалитетом в сторону уменьшения. Муниципалитеты мотивируют это объективными экономическими трудностями.

В итоге имеет место экономический нонсенс: расчёт заказчика с исполнителем за выполненные в полном объёме услуги по договору производится по остаточному принципу, с применением тарифа, не покрывающего себестоимость этих услуг. Когда расчётный тариф экономически не обоснован, банкротство транспортного предприятия объективно предопределено.

Наглядными примерами того, к чему приводит подобный подход, стали вопиющие ситуации в ряде крупных российских городов (и даже региональных столиц с миллионным населением!):

- остановка движения трамваев и троллейбусов в Нижнем Новгороде 29 декабря 2015 г. Энергоснабжающая организация прекратила подачу электроэнергии МП «Нижегородэлектротранс» из-за долга в 140 млн. руб.;

- МУП г. Кургана «Городской электротранспорт» обанкротчено. Троллейбусное движение в городе остановлено и, по заявлению представителей администрации города, возобновляться не будет;

- налоговыми органами инициировано банкротство МУП «ЧелябГЭТ». На 7 апреля 2016 г. назначено рассмотрение соответствующего заявления в Арбитражном суде Челябинской области.

Можно говорить о том, что во всех крупных городах Урала, Сибири и Дальнего Востока муниципальные перевозчики находятся в предбанкротном состоянии.

По нашему мнению, при существующих подходах эта проблема не имеет решения на муниципальном либо региональном уровне.

Проблемы муниципальных образований усугубляются многолетним недофинансированием перевозок льготных

категорий пассажиров из региональных бюджетов. В качестве примера достаточно указать, что:

- долги мэрии г. Новосибирска перед перевозчиками за перевозку льготных пассажиров составляют более 90 млн. руб.;

- более 100 млн. руб. за перевозку льготников задолжали перевозчикам власти г. Екатеринбурга.

Подобные примеры можно продолжать до бесконечности.

Ситуация, когда расходы на перевозку льготных категорий пассажиров в полном объёме в бюджет даже не закладываются, характерна для российских городов. Стало уже привычкой перекаладывать затраты на перевозку льготников на плечи самих перевозчиков. В моменты обострения ситуации со льготниками региональные и муниципальные власти в лучшем случае обещают заложить компенсации за выполненную работу по их перевозке в бюджеты будущих периодов.

В настоящее время ответственность органов местного самоуправления и должностных лиц перед физическими и юридическими лицами прописана в статьях 70 и 76 федерального закона №131-ФЗ от 06.10.2003 г. «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (закон о МСУ) в самом общем виде. Она «...наступает в порядке, установленном федеральными законами». И только.

Предложения по решению основных проблем

Полагаем, что для исправления ситуации следует законодательно, на федеральном уровне:

1. Закрепить основные принципы и методики формирования плано-расчётного тарифа в сфере пассажирских перевозок по регулируемым тарифам.

2. Установить обязательность использования этих принципов и методик органами местного самоуправления при расчётах с перевозчиками (любых форм собственности) за выполняемый муниципальный заказ.

3. Закрепить положение о том, что транспортная работа по муниципальному заказу должна прописываться в муниципальном бюджете отдельной защищённой статьёй.

4. Прекратить выдачу льгот по оплате проезда в общественном транспорте в натуральном виде. Установить обязанность оплаты проезда в полном объёме для всех без исключения пассажиров с регулярной выплатой льготным категориям пассажиров адресных денежных компенсаций.

5. Сформировать действенный и эффективный механизм контроля за оплатой проезда в общественном транспорте.

Для этого соответствующие изменения могут быть приняты:

- в федеральный закон №220-ФЗ от 13.07.2015 г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;
- в федеральный закон №131-ФЗ от 06.10.2003 г. «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- в федеральный закон №122-ФЗ от 22.08.2004 г. о монетизации льгот (редакция от 30.12.2015 г.) «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- в федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изменениями от 13.07.2015 г., редакция, действующая с 19.10.2015 г.).

Отдельные уточнения

Принципы и методики формирования планово-расчётного тарифа в сфере пассажирских перевозок по регулируемым тарифам должны предусматривать:

1. Обязательное наличие экономического обоснования расчёта действующей дотации за оказанные транспортные услуги. Экономическое обоснование расчёта должно производиться ежегодно.
2. Экономическое обоснование расчёта в обязательном порядке должно учитывать, как минимум, ежегодный рост инфляции. Для расчёта дотации за работу, выполненную предприятием ГЭТ, следует также учитывать динамику роста цен на рынке электрической энергии.
3. В экономическом обосновании расчёта действующей дотации (либо в определении размера платы за проезд, вносимой пассажирами) должна предусматриваться инвестиционная составляющая.

Инвестиционная составляющая должна учитывать:

1. Рекомендуемые заводами-изготовителями нормы эксплуатации подвижного состава — с целью своевременного обновления парка путём приобретения новых единиц взамен отслуживших свой срок, либо продления ресурса

имеющегося подвижного состава после выполнения полноценного капитально-восстановительного ремонта.

В развитие этой меры следует законодательно зафиксировать возможность распространения действия федеральных программ финансовой поддержки, в том числе и на:

- приобретение регионами кузовов первой комплектности троллейбусов и трамвайных вагонов для последующего капитально-восстановительного ремонта подвижного состава собственными силами;
- приобретение трамвайных вагонов и троллейбусов, прошедших капитально-восстановительный ремонт в заводских условиях.

2. Необходимость накопления средств на проведение капитального ремонта инфраструктурных объектов ГЭТ: трамвайных путей, контактных сетей, тяговых подстанций, кабельных линий, диспетчерских пунктов, пр.

В качестве примера можно указать на то, что в Жилищный кодекс Российской Федерации были введены изменения, предусматривающие формирование фонда капитального ремонта многоквартирных домов в первую очередь за счёт взносов на капремонт собственников помещений многоквартирного дома (федеральный закон №271-ФЗ от 25.12.2012 г. «О внесении изменений в Жилищный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Контроль за оплатой проезда пассажиров и провоза багажа

Вопрос отнесён федеральным законодательством на региональный и местный уровень. На этих уровнях этот вопрос до конца не разрешён.

Законами субъектов Российской Федерации установлена административная ответственность за безбилетный проезд. Полномочия по привлечению к ответственности пассажиров предоставлены должностным лицам органов местного самоуправления. Но последние не имеют полномочий требовать предъявления документов, удостоверяющих личность, или иным способом выяснять личность лица, привлекаемого к административной ответственности за безбилетный проезд, в случаях, если данное лицо отказывается сообщить свои личные данные, необходимые для составления административного протокола.

В результате норма закона не работает, составление протокола об административном правонарушении в отношении безбилетного пассажира в салоне трамвая или троллейбуса весьма проблематично. Сам же перевозчик не имеет право осуществлять контроль с составлением административных протоколов на нарушителей. Это приводит в итоге к потере части доходов перевозчика и безответственности пассажиров.

Проблемы городов в финансировании ГЭТ

Марат Тимирбаевич Мусин,
заместитель главы администрации г. Стерлитамак

На сегодняшний день Стерлитамак — город с высоким промышленным потенциалом, крупными предприятиями химической и нефтехимической промышленности, машино- и станкостроения и т.д. Неблагоприятная экологическая обстановка, высокая подвижность населения и реализация социальной политики определили в городе приоритетное развитие экологического транспорта общественного пользования, в частности, троллейбусного движения.

С появлением на рынке перевозок несанкционированного частного извоза доходность Стерлитамакского троллейбусного управления значительно уменьшилась. За последние 5 лет доходы предприятия снизились на 33%, окупаемость перевозок — на 32%. И хотя доля бюджетных ассигнований увеличилась на 49%, тем не менее, троллейбус по-прежнему остаётся убыточным, физический износ подвижного состава достиг 91%.

Монетизация льгот на транспорте привела к отмене федеральных субвенций, переложив бремя компенсации затрат на бюджеты субъектов РФ. Те были вынуждены сократить число льготников по «региональному» перечню и передали ответственность по цепочке — муниципалитетам. Но содержание общественного транспорта и предоставление льгот — дело недешёвое, и порой становится неподъёмным для бюджета муниципального образования.

Из налоговых платежей, поступающих в городской бюджет, на нужды муниципалитета сегодня остаётся всего лишь 15%, при этом в расходах только на долю образования приходится 60% бюджета, не говоря уже о социальной и жилищной политике. При этом полномочиями по организации транспортного обслуживания населения закон №131-ФЗ муниципалитеты тоже наделил, а источников финансирования нет. Поэтому, говоря о необходимости в экологичном транспорте большой вместимости — троллейбусах, экобу-

сах — надо отметить, что без государственной поддержки нам не справиться.

Для обеспечения качества жизни населения и стабильного развития городов и регионов РФ необходима надёжно функционирующая система общественного транспорта. В России численность городского населения превышает 72%. Самыми крупными проблемами городов являются автомобильные пробки, неблагоприятная экологическая обстановка, ухудшение криминогенной ситуации и угроза терроризма.

Решение этих глобальных проблем находится в компетенции государственной власти. Следовательно, организация общественного транспорта должна строиться на основании государственного регулирования и контроля, что и подтверждает принятый ФЗ №220. Тем не менее, остался важный существенный фактор, сдерживающий развитие ГЭТ — все полномочия по организации пассажирских перевозок закон отдаёт муниципальным и региональным властям. Те в силу разных финансовых возможностей не могут поддерживать и развивать электротранспорт в полном объёме. Следовательно, по-прежнему не будет обновления подвижного состава, будут закрываться маршруты и в итоге — предприятия.

Мы считаем, что для недопущения подобной ситуации (через которую уже прошёл весь западный мир), необходимо:

- разработать и внедрить государственную целевую программу развития транспортных систем городов (подвижной состав, диспетчеризация и т.д.);
- принять отдельный федеральный закон «О развитии городского наземного электротранспорта», в котором будут отражены механизмы финансирования и развития отрасли ГЭТ.

Проблемы небольших предприятий ГЭТ на примере Новочебоксарского МУП троллейбусного транспорта и предложения по их решению

Валерий Леонидович Шимин,
директор Новочебоксарского МУП троллейбусного транспорта

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Чувашской Республики от 29.07.2004 г. №174 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» и приказом Минтранса Чувашии от 10.04.2014 г. №02-03/39 «Об утверждении Перечня маршрутов, по которым осуществляется перевозка льготных категорий граждан при наличии карт для безналичной оплаты проезда льготными категориями граждан» (зарегистрирован в Минюсте Чувашии 17.04.2014 г., регистрационный №1942) Новочебоксарское муниципальное унитарное предприятие троллейбусного транспорта (НМУП ТТ) осуществляет регулируемый вид деятельности — перевозки пассажиров и багажа общественным транспортом в городском сообщении по социально значимым маршрутам. Предприятием перевозится в год 5–6 млн. пассажиров, из них около 1,5 млн. льготников. При этом из 124 тыс. населения города Новочебоксарск 24 тыс. имеют право на льготу по проезду. Ежемесячно в городе пополняется 2,5–5 тыс. льготных карт (не льготных со скидкой 20% — около 1 тыс.).

До 2005 года в нашем городе все транспортные потребности населения удовлетворялись городскими троллейбусами в связи с тем, что контактная сеть проложена таким образом, что практически все жилые кварталы примыкают к ней. Пассажиру достаточно выйти пешком из своего жилого квартала, чтобы попасть на остановку троллейбуса. До момента пуска коммерческих микроавтобусов предприятие устойчиво функционировало, и покупало подвижной состав за собственные средства без государственной поддержки. Сегодня параллельно троллейбусным маршрутам работают городские маршрутки ООО «Автолайн» (действующие договора с администрацией города до ноября 2018 г.), которые, проезжая по межквартальным дорогам, перехватывают пассажиров на подступах к троллейбусной линии, но фактически обеспечивают аналогичное троллейбусному сообщению между районами города (пассажирообразующими и пассажиропоглощающими пунктами), в связи с чем пассажиропоток троллейбуса ощутимо снизился. По состоянию на конец 2015 года, 27 троллейбусов в городе перевозят столько же пассажиров, сколько и 89 маршруток. Таким образом, можно оценить ежегодные доходы ООО «Автолайн» в размере 60–80 млн. руб., однако налогов и пенсионных отчислений от этой деятельности насчитывается в два раза меньше, чем платит НМУП ТТ — в этом и состоит их главное конкурентное преимущество. Для обслуживания 89 микроавтобусов необходимо минимум 100 человек водителей и обслуживающего персонала, а с учётом сменности и выходных — более 200, что сопоставимо с численностью НМУП ТТ.

С конца 2012 года в троллейбусах города налажен электронный учёт всех поездок, по данным которого в связи с перевозками льготников недополучено провозной платы в 2013 году — на 11 543,7 тыс. руб., в 2014 году — 9 358,6 тыс. руб., в 2015 году — 9 404,4 тыс. руб. Таким образом, в пределах исковой давности недополученная от оказания услуг льготникам сумма составляет 30 306,7 тыс. руб., а также не выработан механизм по дальнейшему исключению неоплачиваемых услуг по перевозке пассажиров.

Аналогичная картина с доходами от перевозок складывалась с 2010 года, когда было полностью отменено субсидирование перевозок льготников предприятиям горэлектротранспорта Чувашии (с 2006 по 2010 гг. компенсации носили частичный характер и не покрывали стоимость оказанных услуг). Оставались только ежегодные субсидии «Чувашавтотрансу» (от 57 000 до 100 000 тыс. руб. в год). В связи с этим из года в год рос непокрытый убыток НМУП ТТ:

<i>Нераспределённая прибыль 2006 г.</i>	<i>228 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2007 г.</i>	<i>569 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2008 г.</i>	<i>148 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2009 г.</i>	<i>1 690 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2010 г.</i>	<i>3 197 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2011 г.</i>	<i>9 414 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2012 г.</i>	<i>6 992 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2013 г.</i>	<i>6 418 тыс. руб.</i>
<i>Непокрытый убыток 2014 г.</i>	<i>9 424 тыс. руб.</i>
<i>Нераспределённая прибыль 2015 г.</i>	<i>495 тыс. руб.</i>

На конец 2014 года непокрытый убыток НМУП ТТ сложился в размере 29 388 тыс. руб. В связи с чем на предприятии возник так называемый «кассовый разрыв», выросла кредиторская задолженность (в основном, по бюджетным платежам), серьёзно мешающая стабильно работать и развиваться (счета заблокированы инкассовыми требованиями). В результате согласованной деятельности администрации города и руководства предприятия с Минфином Чувашии посредством судебного разбирательства в 2014 году с республиканского бюджета была взыскана ранее согласованная сумма 10 647,3 тыс. руб. в счёт погашения убытков от перевозок региональных льготников в 2011–2013 гг. (сумма иска по согласованию с Минфином Чувашии нами сокращена — реальные убытки оценивались в 41 792,7 тыс. руб.). При этом убытки от перевозок федеральных льготников предполагалось взыскать с федерального бюджета. Однако, за время течения соответствующего процесса судебная практика диаметрально изменилась, и в настоящее время суды возлагают обязанность финансирования перевозок

льготников на региональный бюджет независимо от того, федеральный или региональный льготник воспользовался услугой. Полученные в 2015 году средства во исполнение судебного решения позволили предприятию приостановить рост непокрытого убытка и по итогам 2015 года несколько даже снизить до размера 28 893 тыс. руб. На конец 2015 года остался некомпенсированный остаток в 18 965,8 тыс. руб. за 2014–2015 года.

Таким образом, в результате согласованных действий администрации города и коллектива предприятия в 2015 году впервые за много лет финансовый результат работы стал положительным, но проблема устойчивого функционирования требует решения ещё двух вопросов:

1. Ликвидация «кассового разрыва» в 28 893 тыс. руб.;

2. Создание условий для самоокупаемости основной услуги, оказываемой предприятием — перевозки пассажиров.

Для их решения руководством предприятия на региональном уровне предлагается:

1. Рассмотреть возможность финансирования из бюджета некомпенсированного остатка в 18 965,8 тыс. руб. за 2014–2015 года. Механизм предлагаем заранее согласовать в виде одного из следующих:

а) поэтапные бюджетные выплаты с понятным графиком;

б) наделение предприятия ликвидным имуществом для продажи в счёт компенсации;

в) выработка механизма оплаты долгов предприятия перед бюджетом и бюджетными фондами через госгарантии, ценные бумаги, факторинг или другой механизм взаимозачёта;

г) согласование действий по взысканию недополученной предприятием провозной платы от перевозки льготников в судебном порядке.

2. Создать условия для самоокупаемости услуг по перевозке пассажиров предприятиями городского электрического транспорта (ЧТУ и НМУП ТТ) на территории Чувашии в виде одного из следующих решений:

а) принять механизм финансирования недополученных доходов от перевозок льготников из бюджета;

б) продолжить государственное регулирование тарифа на маршрутные перевозки с увеличением разницы в плате за билет в троллейбусе и маршрутке для создания перекрёстного финансирования льготных перевозок путём увеличения наполняемости салона за счёт увеличения стоимости коммерческих перевозок (утвердить в начале 2016 г. тариф на городскую маршрутку не ниже 25 руб.);

в) частично совместить выше перечисленные варианты. Государственное регулирование тарифа позволит частично перераспределить пассажиров с более мобильного, но маловместительного транспорта на более вместительный. При этом за счёт увеличения тарифа частные перевозчики не потеряют в объёме своих доходов. Округление тарифа до 25 руб./, кроме того, будет способствовать повышению безопасности перевозок во время обилечивания пассажиров в маршрутном микроавтобусе.

Для стратегического развития предприятия и городского электрического транспорта Чувашии в целом предлагаем рассмотреть возможность финансирования в 2016 году

разработки проекта строительства контактной сети для движения троллейбусов на участке между существующими контактными сетями г. Чебоксары по Марпосадскому шоссе и г. Новочебоксарск по ул. Советской (ориентировочная стоимость проектирования — 8 700 тыс. руб., строительства — 100 000 — 120 000 тыс. руб.). Реализация данного проекта будет иметь огромное социальное значение для жителей обоих городов, так как повысит регулярность и комфортность сообщения между городами, а Новочебоксарскому МУП троллейбусного транспорта позволит увеличить выручку в 1,5–2 раза и создать от 20 до 80 новых рабочих мест. Однако все наши предложения упираются в дефицит республиканского бюджета и большую инерционность власти.

Озвученные выше проблемы характерны для всех троллейбусных депо страны, в связи с чем предлагается их систематизировать в направления федеральной политики по поддержке и развитию ГЭТ России. Наши предложения сводятся к решению двух обозначенных выше системных проблем и состоят в следующем:

1. Создание рынка факторинговых услуг для выкупа «долгов» по льготным перевозкам

По аналогии с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» создать на федеральном уровне Государственную транспортную факторинговую компанию, для которой выработать единые правила финансирования неисполненных обязательств бюджетов всех уровней перед транспортными организациями и привлечения для этих целей банковских или иных средств. Реализация такого механизма позволит восстановить платежеспособность большинства российских пассажирских транспортных предприятий.

2. Исключение необоснованной конкуренции в городских пассажирских перевозках

Возможно оформить в виде запрета регулярных городских перевозок автобусами малой вместимости в городах, где применение микроавтобусов неоправданно и создаёт повышенный трафик движения на улицах. Реализовать этот запрет можно, дополнив главу 3 «Организация регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок» закона №220-ФЗ от 13.07.2015 г. статьёй «Требования к транспортным средствам, используемым для осуществления регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок» следующего содержания:

«1. Требования к транспортным средствам, используемым для осуществления регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, устанавливаются и изменяются муниципальными нормативными правовыми актами соответствующего поселения.

2. В городских поселениях с численностью населения свыше 100 тыс. жителей не допускается использование транспортных средств особо малого и малого класса для осуществления регулярных перевозок по муниципальным маршрутам.

3. Требования к транспортным средствам, установленные муниципальными нормативными правовыми актами, распространяются на транспортные средства, используемые для осуществления регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, имеющим в своем составе более 1 остановочного пункта в границах соответствующего поселения.

4. Требования к транспортным средствам, используемым для осуществления регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, устанавливаются и изменяются нормативными правовыми актами соответствующего субъекта Российской Федерации с учётом положений п. 2 и п. 3 настоящей статьи».

Внесение данной корректировки в рассматриваемый закон позволит исключить экономически необоснованные пассажирские перевозки транспортными средствами особо малого и малого класса в границах городских поселений и повысить безопасность пассажирских перевозок в городах. Принятие указанных ограничений нормативными актами субъектов Российской Федерации и муниципалитетов невозможно ввиду действующего антимонопольного и гражданского законодательства.

В случае необходимости использования микроавтобусов в городских перевозках можно дополнить главу 8 «Заключительные положения» закона №220-ФЗ от 13.07.2015 г. статьёй «Создание условий для беспрепятственного осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством введения ограничений при организации перевозок пассажиров и багажа по нерегулируемым тарифам» следующего содержания:

«1. В случае, если в муниципальном образовании осуществляются перевозки по регулируемым тарифам, нерегулируемые тарифы, устанавливаемые перевозчиками, должны увеличиваться пропорционально снижению пассажироместности используемого на маршрутах подвижного состава.

2. Схема движения, разница в тарифах, расписание и способы контроля его исполнения должны быть обоснованы документом планирования регулярных перевозок, разработанным в определённый срок».

Кроме решения вышеперечисленных задач предлагается помочь государству научиться администрировать налоги и обязательные платежи с «дикого рынка» пассажирских перевозок микроавтобусами, для чего попросить Генеральную прокуратуру в масштабах страны провести проверку частных перевозчиков с целью легализации налогооблагаемой базы. При этом сопоставить данные отчёта о финансовых результатах, декларации по УСН, реестра маршрутов муниципалитета и сведений о среднесписочной численности работников, объём уплаченных за них НДФЛ и отчислений в ПФР и потребность в водителях на количество машин из муниципального реестра в соответствии с положением о труде и отдыхе водителей.

В заключение приведу ещё несколько возможных векторов поддержки и развития ГЭТ. Первый и главный — Федеральная программа развития ГЭТ с субсидированием — позволит не только поддержать отрасль, но и загрузить соответствующие промышленные предприятия машиностроения и электротехники.

Также необходимо внесение предприятий ГЭТ в список социально значимых объектов для предотвращения отключения энерго- и теплоснабжения. Для этого нужно дополнить п. 8 Приложения к Правилам полного и (или) частичного ограничения режима потребления электрической энергии, утверждённым Постановлением Правительства РФ от 4 мая 2012 г. №442 «О функционировании розничных рынков электрической энергии, полном и (или) частичном ограничении режима потребления электрической энергии»: после слов «водного» словами «городского электрического». Параллельно нужно внести правки в п. 96 Правил организации теплоснабжения в Российской Федерации, утверждённых Постановлением Правительства РФ от 8 августа 2012 г. №808: в 13-м абзаце после слов «водного» также словами «городского электрического».

Кроме того, нужно внести изменения в федеральный закон №127 о регулировании услуг по перевозке пассажиров — избыточная и нерегулируемая конкуренция вредна для жизни пассажиров. В законе №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» предусмотреть в дополнение реализации механизма контракта с крупными перевозчиками также механизм субподряда мелким предпринимателям, за которых отвечал бы основной подрядчик — это позволит рядом с крупным бизнесом (а не вместо него) функционировать мелкому.

Итоги реализации мероприятий по финансовому оздоровлению МКП «Тулгорэлектротранс» в 2015 году. Проблемы развития ГЭТ в настоящее время

Валерий Тадеушевич Симакович,
директор МКП МО г. Тула «Тулгорэлектротранс»

По результатам финансово-хозяйственной деятельности предприятия в 2014 году были накоплены убытки в размере 250 млн. руб. Новой командой руководителей была проведена оценка всех экономических показателей и разработан план финансового оздоровления МКП «Тулгорэлектротранс». Основным результатом реализации данного плана в 2015 году должно было стать уменьшение убытков на 201 млн. руб. и снижение финансовой нагрузки на бюджет города Тулы.

План финансового оздоровления МКП «Тулгорэлектротранс» состоял из мероприятий, направленных на улучшение финансово-экономических показателей предприятия и включал в себя:

- анализ рентабельности маршрутов, корректировку маршрутной сети и выпуска подвижного состава на линию;
- корректировку расписаний движения муниципального городского транспорта в соответствии с графиком работы крупных предприятий города;
- расторжение ряда договоров с компаниями, которые оказывали услуги предприятию. Например, в результате расторжения договора с клининговой компанией и организацией мойки подвижного состава силами персонала предприятия, который был включён в штатное расписание, удалось сократить расходы по данному направлению на 1,8 млн. руб. ежемесячно;
- оптимизацию расходов на ГСМ, компримированный газ и электроэнергию;
- изменение штатной структуры предприятия, уменьшение численности персонала, специалистов и кондукторов;
- повышение мотивации работников на достижение результата за счёт изменения системы оплаты персонала, участвующего в процессе сбора выручки (водители, кондукторы), с одновременным увеличением заработной платы, ведение понятия нижнего предела сбора выручки для персонала, участвующего в процессе выдачи билетов (водителей и кондукторов);
- введение новой системы оплаты проезда посредством входа в переднюю дверь, с одновременным увеличением групп контролёров-ревизоров, принимающих участие в ежедневных проверочных мероприятиях по оплате проезда пассажирами, с одной до трёх.

Существовавшая ранее система оплаты пассажирами за проезд при входе во все двери и последующей оплатой при выходе не позволяла осуществлять контроль за оплатой проезда. По мере прибытия контролёров-ревизоров непосредственно в транспортное средство для

проверки билетов у пассажиров существовала возможность утверждать о том, что оплата будет произведена при выходе. В транспортных средствах, в которых отсутствовал кондуктор, пассажир производил оплату за проезд при выходе после поездки, зачастую не требуя билет, так как он ему для предъявления контролёрам-ревизорам уже не требовался. У водителя появлялась возможность брать деньги за проезд, но билет не выдавать. Предприятие несло потери в выручке. Укомплектованность кондукторами в предприятии никогда не превышала более 80%, а в летние месяцы, с началом дачного сезона количество работающих на линии кондукторов снижалось до 60%. Количество подвижного состава, осуществлявшего транспортное обслуживание пассажиров без кондуктора, увеличивалось в данный период значительно.

В результате реализации комплекса мероприятий по финансовому оздоровлению предприятия за 12 месяцев 2015 года удалось уменьшить расходы по следующим статьям:

- по фонду оплаты труда — на 106,4 млн. руб. (-16%);
- по расходам на ГСМ и компримированный газ — на 27,5 млн. руб. (-17,5%);
- по расходам на тяговую электроэнергию — на 29,9 млн.руб. (-24,4%).

Общее снижение затрат по указанным статьям расходов составило 163,8 млн. руб. относительно плановых показателей на 2015 год до внедрения плана финансового оздоровления.

Общим итогом деятельности предприятия, в том числе и от внедрения комплекса мероприятий, направленных на финансовое оздоровление МКП «Тулгорэлектротранс», явилось снижение размера убытков по итогам 2015 года в сравнении с 2014 годом на 243,7 млн. руб. без учёта субсидий. Доходная часть предприятия увеличились на 112,6 млн. руб., расходы уменьшились на 131,1 млн. руб.

Достигнутый положительный финансовый результат позволил предприятию погасить образовавшуюся в течение 2014 года задолженность за оказанные услуги по поставке электроэнергии, ГСМ и компримированного газа, в полной мере исполнить график выплат лизинговых платежей, не допустить срыва выплат заработной платы работникам предприятия в установленные сроки.

В настоящее время в Тульском регионе существуют проблемные вопросы, отрицательным образом влияющие на развитие городского электрического транспорта, такие как:

- тенденция на сокращение выделенных полос для движения трамваев;

- отсутствие механизма применения штрафов за безбилетный проезд в общественном транспорте;

- недостаточное финансирование процесса обновления подвижного состава на уровне регионального бюджета;

- недостаточное финансирование развития транспортной инфраструктуры городского электрического транспорта на уровне региональных и федеральных бюджетов, отсутствие федеральных программ по развитию ГЭТ.

Сокращение выделенных полос для движения трамваев с целью улучшения доступности дорог для владельцев личного транспорта негативным образом отражается на транспортной работе и делает трамвай менее привлекательным для пассажира по следующим причинам:

- снижается средняя скорость движения трамвая на

данных участках (трамвай находится в общем потоке движущегося транспорта);

- увеличивается время простоев не по вине предприятия (ДТП стороннего транспорта на трамвайных путях);

- увеличивается количество ДТП с участием трамвая.

Один из великих учёных современности, профессор Вукан Р. Вучик в своей книге «Транспорт в городах, удобных для жизни», которая является настольной для многих руководителей транспортных предприятий, четко расставил приоритеты, которыми должны руководствоваться муниципальные и региональные власти: «Пешеход важнее автомобиля. Велосипедист важнее автомобиля. Маршрутный автобус или трамвай важнее автомобиля». Если данный принцип будет приниматься за основу при организации маршрутной сети и транспортного обслуживания населения в текущей деятельности муниципалитетов, развитие городского транспорта будет обеспечено на долгие времена.

Изменение стоимости электроэнергии для предприятий ГЭТ

Владимир Александрович Матросов,
генеральный директор ОАО «Рыбинскэлектротранс»

Одна из самых серьезных проблем для предприятий городского электрического транспорта — неукротимый, неконтролируемый никем рост стоимости электроэнергии, являющейся основным ресурсом ГЭТ. Достаточно сказать, что в статье расходов на эксплуатационную деятельность предприятий ГЭТ затраты на электроэнергию составляют от 15 до 25% в зависимости от регионов.

Приведу динамику роста стоимости 1 кВт электроэнергии за последние годы, основываясь на данных ОАО «Рыбинскэлектротранс»:

- 2013 год — 4,1 руб. (+5% к 2012 году);
- 2014 год — 4,79 руб. (+17% к 2013 году);
- 2015 год — 5,5 руб. (+15% к 2014 году);
- январь 2016 года — 6,15 руб. (+12% к 2015 году).

Из приведённых данных невооружённым глазом виден рост стоимости электроэнергии для предприятия, ежегодно до 15–17%. Спрашивается: как такое может происходить, если тарифы на жизненно важные услуги и товары для населения контролируются государством? О необходимости их сдерживания говорил Президент РФ.

Наше мнение: корень проблемы кроется в Постановлении Правительства РФ №442 от 4.05.2012 г. «О функционировании розничных рынков электроэнергии». Этим документом все потребители-юридические лица кроме платы по тарифу за 1 кВт электроэнергии облагаются ещё и платой за потребляемую мощность (объём потребляемой электроэнергии). Именно в результате этого стоимость электроэнергии для предприятия увеличивается по годам.

При этом динамика изменения тарифа и платы за мощность выглядит таким образом:

	<i>Рост тарифа</i>	<i>Рост платы за мощность</i>
2014 год	1,1%	10%
2015 год	7,3%	13%
2016 год	7,3%	15%

Из данной таблицы видно, что рост стоимости электроэнергии в целом для предприятий ГЭТ происходит исключительно в связи с резким увеличением стоимости оплаты именно за мощность. Если в 2014 году доля оплаты за мощность в общем объёме за электроэнергию составляла 19,8%, то в 2016 году (январь) — 28,5%, и эта тенденция увеличения будет сохраняться и далее.

Смысл таких действий очевиден: если увеличение тарифа на электроэнергию находится в зоне общественного внимания, то увеличение платы за мощность никак не обсуждается и не сдерживается. Вводя плату за мощность, разработчики Постановления Правительства РФ №442 в лице РАО «РЭС» поясняли свои действия следующими аргументами:

«Смысл торговли мощностью заключается в том, что получатель оплачивает поддержание требуемого уровня готовности необходимой ему мощности, что повышает надёжность энергоснабжения и снижает риски инвесторов в электроэнергетике. Использование механизма торговли мощностью снижает вероятность резких скачков на рынке электроэнергии».

Также аргументом введения платы за мощность объявляется стимулирование потребителей выравнивать графики энергопотребления внутри энергосистемы, то есть снижать потребление в пиковые часы нагрузки энергосистемы.

Предприятия ГЭТ ни по одному из аргументов не могут входить в число потребителей, обязанных платить за потребляемую мощность. Городской электрический транспорт оказывает услуги по перевозке пассажиров по регулируемому тарифу. Нет ни одного города в РФ, где бы в тарифе на проезд присутствовала поддержка мощности энергетической отрасли. Также, предприятия ГЭТ не могут равномерно регулировать энергопотребление по часам суток, так как максимально работают именно в пиковое время, необходимое населению.

Наши конкуренты, предприятия автомобильного общественного транспорта заправляются моторным топливом на обычных заправках по ценам для населения страны и не платят дополнительно за мощности нефтяной отрасли. Предприятия ГЭТ же платят за электроэнергию в 2–2,5 раза выше, чем платит население.

Объединение работодателей ГЭТ вышло на Минэнерго с просьбой снизить стоимость электроэнергии для предприятий отрасли, указывало, что предприятия не могут справиться с таким ростом стоимости электроэнергии, что он приведёт к остановке городского электрического транспорта, но Минэнерго уклонилось от государственного подхода к сложившейся ситуации и ответило обычной отпиской. Кто же покрывает бытовым энергокомпаниям потери, если будут приняты решения по снижению стоимости электроэнергии для ГЭТ? При этом не берётся во внимание тот факт, что предприятия ГЭТ не могут быть плательщиками за мощность по вышеназванным причинам.

Решение проблемы очевидно. Необходимо снять с предприятий городского электрического транспорта необоснованно установленную финансовую удавку — плату за мощность и вывести предприятия ГЭТ из Постановления Правительства №442, установив цену за 1 кВт электроэнергии, используемой на тягу, то есть непосредственно на перевозку пассажиров, равную цене для населения того или иного региона страны. Это позволит стабилизировать работу трамвайно-троллейбусных управлений, направить дополнительные средства на обновление подвижного состава и всей инфраструктуры российского электротранспорта.

Вынужденное использование импортной элементной базы для изготовления электронного оборудования для ГЭТ

Владислав Михайлович Чернигов,
директор НТП ООО «Чергос»

Из-за крайне низкой скорости развития отечественной электронной промышленности и отсутствия элементной базы силовой и процессорной электроники в подавляющем числе изготавливаемых в стране устройств силовой преобразовательной техники и процессорных систем управления используется импортная элементная база. Однако, из-за ограничений на технические характеристики со стороны военных ведомств западных стран и Японии невозможно приобрести современные электронные компоненты, как силовые, так и микропроцессоры. Этот факт следует из сравнения транспортного силового и управляющего электронного оборудования фирм Siemens и Hitachi с элементной базой, доступной и предлагаемой ведущими западными фирмами-производителями электронных элементов — Infineon, Mitsubishi Electric, Semikron и др.

Использование устаревшей отечественной элементной базы невозможно из-за большой материалоемкости, схемной и конструктивной сложности. В этом случае невозможно достичь необходимого функционального совершенства, себестоимость изделий получается существенно более высокая, а надёжность силовой преобразовательной техники — низкая.

В законодательстве Российской Федерации отсутствуют модели благоприятных налоговых условий для развития силовой, микропроцессорной и радиоэлектронной элементной базы. Поэтому все, даже самые простые слаботочные низковольтные и высоковольтные резисторы, конденсаторы, диоды, транзисторы, микросхемы, дроссели, разъемы и т.д., российские производители электронных систем вынуждены приобретать в Европе, Японии или странах Северной Америки.

Учитывая фундаментальную роль электронных компонентов для любой области деятельности, предлагаю направить Правительству РФ просьбу по разработке эффективных мер по ускоренному развитию электронной промышленности как для государственных предприятий, так и для предприятий частного бизнеса. Предлагаю со стороны Государственной думы РФ объявить конкурс на разработку моделей налогообложения для эффективного развития электроники и наиболее оптимальный вариант использовать при разработке соответствующего закона.

Непринятие эффективных мер по развитию электронной промышленности не позволит диверсифицировать экономику и увеличит отставание России в высокотехнологичных отраслях промышленности.

О техническом осмотре средств городского электрического транспорта

Александр Николаевич Матвеев,
начальник МУП «Стерлитамакское троллейбусное управление»

Технический осмотр городского наземного электрического транспорта — это обязательная процедура, предусмотренная законодательством.

Основной задачей технического осмотра троллейбусов является оценка соответствия их технического состояния требованиям Правил технической эксплуатации троллейбуса, нормативов и стандартов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения и техники безопасности. Проведение технического осмотра с юридической точки зрения необходимо для оформления диагностической карты, что, в свою очередь, служит основанием для оформления полиса ОСАГО.

Правила и периодичность прохождения технического осмотра городского наземного электротранспорта установлены в Постановлении Правительства РФ №1240 от 30.12.2011 г. с изменениями, описанными в Постановлении Правительства РФ №760 от 05.08.2014 г. Данное Постановление вступило в силу с 01.01.2012 г. и практически не работает до настоящего времени.

В настоящий момент перед предприятиями, эксплуатирующими подвижной состав городского электротранспорта, при организации технического осмотра возникает ряд проблем, вытекающих одна из другой. Условно все эти проблемы можно структурировать по нескольким направлениям. Обозначим их как юридическое, организационное, финансовое. Рассмотрим более подробно каждую из групп.

Финансовые проблемы

До вступления вышеуказанных постановлений в законную силу технический осмотр троллейбусов проводился непосредственно предприятием-владельцем. В организации городского электрического транспорта создавалась комиссия, в состав которой включались представители администрации предприятия, инженерно-технический персонал, ответственный за эксплуатацию и техническое состояние троллейбусов, и, при необходимости, представители собственника организации (муниципалитета, пр.). Порядок, сроки и состав комиссии по проведению технического осмотра устанавливался приказом по предприятию. После вступления в силу данных постановлений полномочия по проведению технического осмотра были переданы операторам, аккредитованным в установленном порядке в области осуществления деятельности по проведению технического осмотра.

Проведение технического осмотра стало осуществляться на платной основе в соответствии с договором, заключаемым владельцем транспортного средства или его представителем и компанией-оператором. Размер платы за проведение ТО при этом не может превышать предельный размер, установленный высшим исполнительным органом

государственной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с методикой, утверждённой Федеральной антимонопольной службой. Расходы на проведение технического осмотра стали ложиться дополнительным финансовым бременем на бюджет предприятий ГЭТ, что на фоне плачевного экономического состояния тех же предприятий является неприемлемым.

Организационные проблемы

Как уже говорилось выше, вступившие в силу законодательные акты передали полномочия по проведению технического осмотра компаниям-операторам. При этом необходимо отметить, что оператор, проводящий осмотр городского электрического транспорта, не обязан иметь аккредитацию «ГНЭТ» и допускается для проведения ТО городского электротранспорта, имея аккредитацию для работы с транспортными средствами категории «М2» и (или) «М3». Непринятие во внимание специфики городского электрического транспорта привело к тому, что на данный момент на территории Российской Федерации отсутствуют операторы технического осмотра, аккредитованные в области ГЭТ. Помимо этого:

- отсутствует определение средств технического диагностирования и их перечень;
- отсутствуют квалификационные требования к техническим экспертам в области аккредитации городского электрического транспорта;
- отсутствует нормативно-правовая база для аккредитации операторов технического осмотра в области ГЭТ.

Юридические проблемы

Большинство операторов техосмотра не имеют производственно-технической базы для надлежащей проверки технического состояния транспортных средств, но формально к ним не подкапашься: чтобы начать работать, участникам достаточно собрать требуемый пакет документов и получить разрешение на проведение техосмотра. Они выдают диагностическую карту, вносят данные техосмотра в единую информационную систему (ЕАИСТО) — но фактически никакого осмотра не проводят.

Городской электротранспорт в силу своей специфики (отсутствие регистрации в ГИБДД, габариты, использование контактной сети, отсутствие сертифицированных средств технической диагностики) не может проходить технический осмотр по правилам автомобильного транспорта, в том числе с привлечением сертифицированных технических экспертов на договорной основе. В результате всё сводится к повышению финансового бремени, ложащегося на предприятия ГЭТ, и, как следствие, удорожанию эксплуатации подвижного

состава. Целесообразнее предоставить право проведения технического осмотра предприятиям-владельцам подвижного состава.

Федеральный закон №170-ФЗ от 01.07.2011 г. «О техническом осмотре транспортных средств» не ограничивает правила проведения ТО городского электротранспорта, так как, согласно статье 2, на них его действие не распространяется, в том числе в части предоставления свидетельства о регистрации и паспорта транспортного средства, которые в сфере ГЭТ не предусмотрены.

Необходимо отметить, что в данном направлении есть положительные изменения: поправки, подготовленные Минтранс России в связи с вступлением в силу технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств», которые сформулированы в виде постановления от 3 ноября 2015 г. №1195. Этим постановлением внесены изменения в Правила проведения технического осмотра транспортных средств городского электрического транспорта. До настоящего времени требования и параметры, предъявляемые к троллейбусам и трамвайным вагонам при техническом осмотре, были изложены в одном приложении к правилам. Теперь эти требования разделены.

Требования к троллейбусам изложены в виде отсылочных норм к соответствующим пунктам технического регламента, а требования к трамвайным вагонам — в виде норм прямого действия. Кроме того, в соответствии с требованиями технического регламента отредактированы диагностические карты, заполняемые при прохождении технического осмотра.

Для решения проблем, с которыми сталкиваются предприятия ГЭТ при организации и проведении технического

осмотра, предлагаем вернуться к проведению технического осмотра подвижного состава непосредственно предприятиями-владельцами. Для этого необходимо внести в Постановление Правительства РФ №1240 ряд изменений:

- п. 4 изложить в следующей редакции: «Технический осмотр проводится комиссией предприятия-владельца транспортных средств в составе руководителей предприятия, технических специалистов, специалистов службы эксплуатации»;

- п. 5 исключить;
- п. 6 исключить;
- п. 7 исключить;
- п. 9 исключить;
- п. 10 исключить;
- п. 11 исключить;

- п. 12 изложить в следующей редакции: «Техническое диагностирование проводится комиссией предприятия-владельца транспортного средства с использованием средств технического диагностирования»;

- п.15 изложить в следующей редакции: «По завершении процедуры технического диагностирования члены комиссии предприятия-владельца транспортного средства осуществляют оформление диагностической карты, содержащей заключение о возможности или невозможности эксплуатации транспортного средства».

Наличие диагностической карты предусмотрено также федеральным законом №40-ФЗ от 25.04.2012 г. «Об обязательном страховании владельцев транспортных средств» и служит основанием для оформления полиса ОСАГО.

Федеральный закон №130-ФЗ от 28.07.2012 г. предусматривает введение понятия «оператор ТО средств ГНЭТ». Целесообразно ч. 3 из ст. 6 исключить.

Развитие электрического транспорта в России: проблемы и пути их решения

Владимир Владимирович Ломакин,
председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

Городской электрический транспорт находится в русле тех проблем, которые имеются в целом на наземном пассажирском транспорте России. Масштаб этих проблем позволяет говорить о том, что, по сути, та система городского пассажирского транспорта, которая была создана и совершенствовалась в течение многих десятилетий нашей истории, сегодня находится в стадии ликвидации.

В большинстве случаев работа предприятий городского пассажирского транспорта оплачивается заказчиками перевозок не в полном размере. Практически повсеместно тарифы на перевозку пассажиров ниже их экономически обоснованного уровня. Расходы по перевозке льготных категорий пассажиров возмещаются предприятиям лишь частично. Некоторые из них вообще не получают никаких компенсаций. Убытки от перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении за 9 месяцев 2015 года превысили 14 млрд. руб. Неготовность органов власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления к полноценному финансированию пассажирского транспорта вынуждает их делать ставку на мелкий частный бизнес, индивидуальных предпринимателей. При этом то, что многие из них работают с использованием «серых» схем, остаётся, как правило, вне их поля зрения.

Неограниченное привлечение операторов на городские маршруты создаёт избыточную конкуренцию в этой сфере деятельности, приводит к потере доходов законопослушных перевозчиков, неконкурентоспособности профессиональных крупных и средних предприятий. Именно по этой причине многие успешные государственные и муниципальные транспортные предприятия были реформированы, а в ряде случаев — ликвидированы.

Только в последнее время прекращена деятельность системообразующих предприятий ООО «Пассажирские перевозки» в Республике Марий Эл, ГУП «Пассажирские перевозки Пензы». В стадии ликвидации электротранспорт города Кургана. Под вопросом дальнейшая судьба городского троллейбуса в Петрозаводске. На грани банкротства пассажирские предприятия Хабаровска и Челябинска. И этот список можно продолжить.

Заработная плата на ГЭТ — самая низкая в транспортном комплексе. По данным Росстата, за 9 месяцев 2015 года на троллейбусном транспорте она составила 25,6 тыс. руб., на трамвайном — 25 тыс. руб. Немного выше размер зарплаты на автобусном транспорте — 28,1 тыс. руб. Неутешительная картина и в разрезе субъектов Российской Федерации. Средняя зарплата в отраслевых организациях в 100% случаев меньше, чем в целом по экономике соответствующего региона.

Можно сказать, что профессионалов из нашей отрасли планомерно вытесняют. Prestиж романтической когда-то профессии шофёра, водителя сегодня тает на глазах. В дополнение к низкой зарплате прибавился пересмотр социальных преференций, установленных в 1990-е годы усилиями всего транспортного сообщества — я имею в виду льготное пенсионное обеспечение и дополнительный отпуск для водителей автобусов, троллейбусов и трамваев, работающих на регулярных городских маршрутах. Сегодня новое поколение транспортных организаторов начинает доказывать, что труд водителей не имеет вредных факторов, чуть ли не комфортный и спокойный.

Пользуясь несовершенством Методики проведения специальной оценки условий труда, пришедшей с 2014 года на смену аттестации рабочих мест, организации, занимающиеся спецоценкой, часто не знающие транспортной специфики, с лёгкостью устанавливают допустимый или нормальный класс условий труда для водителей городского пассажирского транспорта. То, что автомобилизация страны выросла почти в 5 раз, интенсивность дорожного движения выходит за всякие рамки, возрастает утомляемость водителей, которая является одним из главных причин аварийности (приводятся страшные показатели аварийности — за 10 лет погибли более 350 тысяч наших сограждан), — всё это остаётся без внимания не только деляг от бизнеса, но и профессионального сообщества.

На 24% рабочих мест, где в 2015 году проведена специальная оценка условий труда, снижен класс данных условий. В Екатеринбургском ТТУ водители лишены права на дополнительный отпуск и льготную пенсию. Насколько я знаю, такого же подхода придерживаются и в ряде других предприятий горэлектротранспорта.

Текущая текучесть кадров в некоторых предприятиях достигает 40–50%. Завершает развал системы городского транспорта «реформа» транспортного образования. Сокращается количество автошкол, средних специальных учебных заведений. Из существовавших ранее 35 автомобильно-дорожных колледжей осталось только 13. Да и те выполняют сегодня региональные заказы, которые далеки от отраслевых потребностей. Недавно принято решение о присоединении Московского автомобильно-дорожного института к Московскому автомеханическому институту. Состоявшийся в конце января 2016 года съезд профсоюза обратился к Президенту РФ В.В. Путину с просьбой не допустить развала МАДИ. Союз транспортников России, транспортное сообщество встало на защиту института. Но, по информации специалистов института, попытки присоединения МАДИ не закончились.

Вполне логичным продолжением кадровой трансформации в отрасли считается решение Правительства РФ об установлении доли иностранцев в списочной численности предприятий прочего сухопутного транспорта (в кодификации видов экономической деятельности 49.3), к которому относится и городской электрический транспорт, в размере 40%. Если переложить этот процент на водительский состав предприятий по нормативу, сложившемуся в предыдущие годы, то порядка 80% из них могут быть иностранцами. Либо нашу отрасль не считают за профессиональную, либо речь идёт о большой ошибке, которая дорого обойдётся будущим поколениям наших граждан.

Есть ли у нас выбор в этой ситуации? Есть ли пути, которые приведут к сохранению качественной и безопасной системы оказания услуг населению по городским пассажирским перевозкам? По нашему мнению, отправной точкой должен всё-таки стать федеральный закон №220-ФЗ, который имеет сегодня много нареканий как со стороны специалистов ГЭТ, так и работников автобусного транспорта.

Цены государственных и муниципальных контрактов на перевозку пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям должны обеспечивать полное покрытие расходов предприятий. При этом Министерству транспорта Российской Федерации нужно ускорить утверждение Методических указаний по расчёту стоимости транспортной работы по перевозке пассажиров и багажа для обязательного применения при расчёте цены государственных и муниципальных контрактов.

Формирование сети маршрутов с регулируемыми тарифами в субъектах Российской Федерации в соответствии с законом №220-ФЗ должно производиться на основании социальных транспортных стандартов на транспортное обслуживание населения, утверждение которых предусмотрено планами работы Минтранса России.

Но, чтобы кардинально изменить ситуацию, необходимо утвердить единую для всей страны Стратегию развития городского пассажирского транспорта до 2030 года. Конечно, её наполнение будут определять профессионалы, отраслевые научные кадры. Но считаю, что этот документ должен стать определяющим, стратегическим в

вопросах обеспечения комплексного развития системы городского транспорта.

Специальные условия должны быть оговорены для городского электрического транспорта, без которых он просто не выживет. Нужно спрогнозировать развитие энергетических ресурсов. Нельзя обойти в Стратегии вопрос обеспечения экологических требований. Нужно следовать выводам Еврокомиссии по транспорту, определившей задачу перевести к 2030 году 50% городского транспорта на экологически чистые виды топлива.

Для эффективной работы как транспортной системы в целом, так и на городских перевозках в частности необходимо разумное сочетание рыночных механизмов и государственного регулирования. Представляется сомнительной эффективность проведения конкурсного отбора по стоимостным критериям на городском пассажирском транспорте, в частности, на электротранспорте. Возможности для экономии средств здесь крайне ограничены. Основным доступным источником экономии нередко становятся расходы на оплату труда и другие социальные выплаты.

На наш взгляд, было бы правильно определять неизменяемую, конечную цену на основании действующих нормативов затрат. При необходимости проведения конкурсов в качестве критериев отбора использовать качественные и имиджевые показатели организаций. Государственные и муниципальные предприятия должны наделяться объемами перевозок в безусловном порядке. Иначе, зачем их держать в госсобственности?

Нужно обеспечить баланс между присутствием на рынке городских перевозок крупных и средних операторов и образований малого бизнеса или индивидуальных предпринимателей. Расхожие сегодня лозунги «Дайте дорогу малому бизнесу!» или «Малый бизнес спасёт экономику!» не совсем подходят для городского транспорта. Профсоюз исповедует другую формулу: «Малый бизнес — РЯДОМ с большим, а не вместо него!».

Убеждён, что транспортное сообщество способно не только выработать меры, позволяющие сохранить и обеспечить ускоренное развитие городского пассажирского транспорта, но и доказать соответствующим инстанциям необходимость принятия таких мер. Наш профсоюз готов к любым формам сотрудничества в целях решения этих вопросов.

Главная задача — модернизация городского электротранспорта

Александр Дмитриевич Василевский,
председатель Общероссийского профсоюза работников жизнеобеспечения

Властям всех уровней пора признать, что электрический транспорт является одним из основных инструментов поддержания мобильности населения городов России. От его состояния напрямую зависит не только качество жизни людей, но и их деловая активность, стабильное функционирование промышленных предприятий, социальных объектов, туристический статус городов.

В настоящее время электротранспорт действует в 120 городах. На предприятиях ГЭТ трудится более 117 тыс. человек (специалистов, водителей, ремонтных рабочих, обслуживающего персонала). Однако, в 2015 году электротранспортом осуществлены перевозки всего 3,1 млрд. пассажиров, что значительно меньше по сравнению с 2011 годом (около 4 млрд. пассажиров). И причин для такого сокращения перевозок немало.

Нельзя не заметить старение и резкое сокращение парка подвижного состава ГЭТ. Износ трамвайного парка в настоящее время составляет более 70% — именно столько трамваев необходимо вывести из обращения в связи с прямой угрозой для жизни пассажиров. Снизились темпы обновления парка. Они значительно ниже темпов списания подвижного состава.

Более 50% составляет износ основных производственных фондов (станочного оборудования, тяговых подстанций, контактных сетей и др.). Их неудовлетворительное состояние создаёт огромные потери электроэнергии.

Обновление подвижного состава за счёт средств регионов осуществляется крайне медленно из-за дефицита региональных бюджетов и отсутствия средств у предприятий на эти цели. Около 80% предприятий ГЭТ сегодня убыточны. Сумма убытков за 2015 год составила по трамвайному транспорту около 3 млрд. руб., по троллейбусному — около 2 млрд. руб. Такая картина, к сожалению, сохраняется уже многие годы.

Причины бедственного положения транспортных предприятий хорошо известны:

- несоответствие тарифов затратам на перевозку пассажиров;
- разорительные для отрасли тарифы на электроэнергию;
- выпадающие доходы за счёт неполного возмещения бюджетами льгот на транспортные услуги;
- избыточная и недобросовестная конкуренция со стороны частных перевозчиков.

В результате на городском электротранспорте сохраняется недопустимо низкий уровень среднемесячной заработной платы, это не способствует закреплению кадров квалифицированных специалистов и рабочих. Если по транспортному комплексу в целом среднемесячная заработная плата достигла в 2015 году 42,1 тыс. руб., то на трамвайных предприятиях этот показатель был равен 24,9 тыс. руб., троллейбусных — 25,6 тыс. руб.

Профсоюз поддерживает мнение специалистов отрасли, что основной проблемой городского электротранспорта остаётся непродуманное отнесение функций по организации

перевозок населения в городах исключительно к компетенции городских и муниципальных органов исполнительной власти при отсутствии необходимых регуляторов установления тарифов на транспортные услуги, обеспечивающих безубыточную работу предприятий, а также федеральных стандартов качества транспортного обслуживания населения. Такие регуляторы могли бы ограничить непродуманные действия органов местного самоуправления при принятии решений о ликвидации предприятий ГЭТ, замене экологически чистого транспорта автобусами малой вместимости.

Эта зависимость возникла с принятием закона №131-ФЗ от 06.10.2003 г. «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», где к вопросам местного значения городского округа отнесено только создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Неконкретность данного положения закона привела к появлению на рынке транспортных услуг множества плохо организованных частных перевозчиков, не готовых вкладываться в развитие систем пассажирского транспорта, в дорожную инфраструктуру. Дублируя социально значимые маршруты ГЭТ, отбирая у него платных пассажиров и не перечисляя при этом в бюджеты городов полноценных налогов, частные перевозчики разрушают общественный транспорт.

К сожалению, во многих органах исполнительной власти городов сложилось ошибочное мнение, что частные перевозчики, не требуя бюджетных ассигнований, работают эффективнее, чем муниципальный транспорт. При этом забывается, что ГЭТ выполняет важную социальную функцию, в отличие от частных перевозчиков, работающих исключительно для платных пассажиров и получения прибыли.

Электротранспорт, по мнению экспертов, способен решить проблему увеличения пропускной способности дорожной сети российских городов (трамвайный вагон перевозит в 8–9 раз больше пассажиров, чем маршрутка, его провозная способность несопоставима с личным автотранспортом). Занимаемая площадь уличной дорожной сети на одного пассажира в автомобиле — 3–6 м², в трамвае — 0,3 м².

Опыт развитых стран нас, к сожалению, ничему не учит. В России повторяются ошибки, допущенные в европейских городах, где в своё время ликвидировалось трамвайное движение, а затем вкладывались огромные средства для возвращения трамваев на улицы городов. В этой связи не могу без сожаления вспомнить о ликвидации систем электротранспорта в Архангельске, Астрахани, Воронеже, Иваново, Тюмени, Уфе, Твери, Рязани, где закрылись депо, на металлолом отправлены дорогостоящие рельсы и подвижной состав, что нанесло серьёзный удар по экологии и мобильности населения этих городов, особенно по социально незащищённым слоям.

Расходы на электроэнергию для предприятий ГЭТ, оказывающих социально значимые услуги по регулируемым и льготным тарифам, ставят многие из них на грань банкротства. Так, в 2015 году было приостановлено движение электротранспорта в Нижнем Новгороде из-за долгов перед энергоснабжающей организацией. В настоящее время в аналогичном положении находится Таганрогское ТТУ.

Электроэнергия — основной потребляемый ресурс электротранспорта. По поступившим с мест данным, расходы на электроэнергию на многих предприятиях отрасли нередко достигают 40% в себестоимости транспортных услуг, что создаёт для них значительные финансовые трудности. Поэтому профсоюз поддерживает справедливые требования руководителей предприятий ГЭТ по внесению изменений в Постановление Правительства от 04.05.2012 г. №442 «О функционировании розничных рынков электрической энергии...» о необходимости производить расчёты за электроэнергию для оказывающих социально значимые услуги предприятий ГЭТ по отдельной выделенной льготной категории и без оплаты за резервируемые мощности.

В нашей стране постоянно обсуждается проблема экологии. Федеральные органы заявляют о своей поддержке в решении этой проблемы. Известно, что Транспортная комиссия Евросоюза представила программу по повышению экологичности транспортных средств, предполагающую полное запрещение бензиновых и дизельных автомобилей в европейских городах к 2050 году и уменьшение в 2 раза количества автомобилей к 2030 году, что позволит на 60% сократить число выбросов углекислого газа и сделать транспортную инфраструктуру независимой от нефти.

Поэтому совершенно не понятно, почему в Республике Крым осуществляется замена экологически чистого электрического транспорта автобусами. Нам стало известно, что новым руководителем транспортной организации города Севастополя приобретены по лизингу 120 автобусов, прекращена деятельность троллейбусной маршрутной сети. В результате работу могут потерять свыше 1300 человек. Хотя известно, что в мае в Крыму будет восстановлена подача электроэнергии, объёмы которой будут даже избыточными.

Хочу напомнить, что по настоянию профсоюза в июне 2015 года руководителям субъектов РФ было направлено Обращение Министра транспорта РФ М.Ю. Соколова о необходимости принятия мер к недопущению сокращения деятельности или ликвидации региональных предприятий ГЭТ. Считаем, что такое обращение должно получить необходимую поддержку во всех администрациях субъектов РФ.

Ошибочным, с нашей точки зрения, является подход к объединению базовых документов по регулированию деятельности ГЭТ с автомобильной отраслью. Примером этого может служить недавно принятый закон №220-ФЗ от 30.06.2015 г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом в Российской Федерации», который не решил насущные проблемы отрасли.

Городской электротранспорт наряду с метрополитеном, легкорельсовым транспортом должен стать основой, транспортным каркасом в городах России. Учитывая особенности отрасли и её ведущую роль в формировании транспортной

структуры городов, следовало бы на федеральном уровне создать собственную законодательную базу для этой социально значимой отрасли.

Профсоюз в своих обращениях к Правительству неоднократно заявлял, что федеральные органы преждевременно устранились от управления ГЭТ.

Возрождение отрасли профсоюз видит в мерах её государственной поддержки. Нужна долгосрочная федеральная программа развития своевременного электротранспорта, включая легкорельсовый. На основе этой программы должны решаться задачи финансового оздоровления и модернизации отрасли, внедрения современных инновационных и технических решений, создания скоростных систем массовых перевозок пассажиров.

Возрождение ГЭТ должно сопровождаться созданием на федеральном уровне системы стимулов, обеспечивающих привлекательность услуг общественного транспорта для населения, пользующегося личным автотранспортом.

Важными участниками формирования современной городской транспортной системы являются производители подвижного состава. В федеральной программе следовало бы предусмотреть меры государственной поддержки отечественных компаний, развивающих производство по стандартам, принятым в наиболее развитых странах мира, где выпускаются транспортные средства, отвечающие критериям инновационного развития, современному мировому уровню. Такие меры, безусловно, окажут решающее воздействие на модернизацию транспортных систем в российских городах и создадут необходимые условия для конкуренции и вытеснения частного автотранспорта с перегруженных магистралей.

Для проведения научно обоснованной политики обеспечения гарантированного уровня и качества транспортного обслуживания населения необходимо ускорить разработку и внедрение общероссийских стандартов качества транспортного обслуживания, создать систему контроля за их соблюдением, что окажет несомненную поддержку развитию пассажирского транспорта в городах, позволит избежать многих ошибок в принятии решений на местах.

Необходимо усилить внимание к кадровой политике на ГЭТ, восстановлению отраслевой системы подготовки и переподготовки специалистов и рабочих. Пора разобраться с нехваткой квалифицированных кадров в отрасли, отказаться от миграции рабочей силы, обратив серьёзное внимание на безработицу в малых и средних городах России, моногородах и районах с депрессивной экономикой, усилившуюся в период кризиса. Нужно осуществлять подготовку рабочих кадров через отраслевую систему производственно-технического обучения. Одновременно предлагаем возродить систему служебного жилья и рабочих общежитий.

Решению сложных проблем модернизации и нормативно-правового регулирования ГЭТ будет способствовать восстановление в составе Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Управления городского электрического транспорта для координации на федеральном уровне решений многочисленных проблем в сфере развития метрополитена и наземного электротранспорта, особенно скоростного рельсового транспорта, имеющего важное экологическое, инновационное и стратегическое значение.

Комплексная модернизация транспортных систем с привлечением инвестиций из федеральных источников

Евгений Александрович Самойлов,
советник заместителя директора по коммерческим вопросам ФГУП «УКВЗ»

Дмитрий Валентинович Чудиновских,
директор аналитической группы «Интро-Н»

В советское время у нас был большой опыт по построению транспортных систем, которые отлично справлялись с пассажиропотоками. Подвоз горожан на работу и обратно, минимум комфорта, но при этом максимум производительности. Какая же была модель построения этих систем?

Данные системы создавались единым комплексом, состоящим из научных организаций, производителей подвижного состава и эксплуатирующих компаний. В течение 30 лет в Советском Союзе появилось большинство трамвайных систем, потенциала которых хватило до наших дней. Сегодня данные системы требуют комплексной модернизации.

Рассмотрим международный опыт построения современных транспортных систем на базе трамвая на примере Франции. И что же мы видим? Французы фактически успешно повторили советский опыт, используя тот же комплекс: компании по проектированию, производители подвижного состава и компании-операторы действуют совместно. За 20 лет ими разработано более 50 транспортных систем, также функциональных, но с большим уровнем комфорта.

Общественный транспорт в городах России по своему уровню приближается к транспорту стран третьего мира. Транспорт малой вместимости занимает доминирующую роль в перевозках и дополнительно загружает улично-дорожную сеть. Расширение автомобильных дорог и текущее состояние общественного транспорта стимулируют горожан приобретать автомобили, в результате мы имеем комплекс неблагоприятных последствий: пробки, нарушение правил ПДД, огромные экономические потери.

При этом рынок перевозок общественным транспортом оценивается в несколько сотен млрд. руб. в год, и это в основном теневая наличность. Владельцы транспортного бизнеса практически формируют лобби в органах муниципальной власти, что приводит к консервации ситуации, так как современное развитие транспорта становится опасным для этого бизнеса. Изменение существующих транспортных систем в лучшую сторону сталкивается с огромным сопротивлением, так как интересы многих людей будут ущемлены.

Нововведения в транспортной сфере, которые мы видим за рубежом, кажутся нам дорогостоящими изысками. Мы считаем, что они нам не по карману. На самом деле, они призваны экономить и создавать потенциал развития.

Мы сделали оценочный расчёт окупаемости трамвайной линии и получилось, что при протяжённости линии в 12 км, среднем дневном пассажиропотоке в 40 тыс. чел. и цене билета 24 руб. линия окупается в течение 8–11 лет. Это позволяет сформировать предложения по реализации комплексных проектов в сфере общественного транспорта.

Проекты комплексной модернизации линий включают в себя целый ряд мероприятий:

- модернизацию инфраструктуры;
- оптимизацию маршрутной сети;
- оптимизацию тарифной системы, способов продажи билетов и оплаты проезда;
- модернизацию подвижного состава;
- устранение конкуренции на маршрутах.

При комплексной модернизации трамвайного транспорта обновляются пути, закупается новый подвижной состав, создаются регулируемые перекрёстки с приоритетом движения общественного транспорта, устанавливаются современные остановочные комплексы.

В российских экономических условиях формирование нового рынка комплексных решений в сфере общественного транспорта невозможно без федеральной целевой программы либо привлечения крупных частных инвесторов.

Начнём с частных инвесторов. При работе с крупным бизнесом возникает три ключевых момента. Инвесторы интересуются, какова модель бизнеса. По большому счёту, за исключением некоторых городов, в основной массе трамвайные системы не входят в какую-либо бизнес-модель. Мы должны это признать.

Второе, что их интересует — это рентабельность. Третье, о чём говорят инвесторы: где гарантия, что завтра не сменится руководитель города или другое ключевое лицо, не поменяются правила игры. Они хотят юридической защиты от потерь.

Поэтому, если мы хотим добиться развития транспортных систем, нам необходимо принять официальные решения, защищающие интересы инвестора. Этим должен системно заниматься город, муниципалитет. Также важно формирование презентационных материалов, пакета юридических документов для инвестора. Чтобы, когда мы начинаем с ним разговаривать о том, что он должен зайти со своими миллиардами в наши города, это было понятно, его юристы могли бы взять, почитать, оценить наши материалы, прийти к каким-то выводам. Этой работой, по большей части, никто в городах не занимается.

Следующий вопрос — как сделать так, чтобы появилась федеральная целевая программа. Мы очень давно её добиваемся. Идёт достаточно активный диалог с Министерством промышленности и торговли, а также с другими министерствами РФ. Довольно большое число различных федеральных ведомств должны сработать взаимосвязано, чтобы эта программа была реализована. Сама собой эта стыковка не случится, её нужно добиваться, нужно организовывать.

Нужен какой-то лидер, модератор процесса. Если эту работу организовать, если консолидировать ресурс каждого из участников процесса, то мы бы могли добиться реализации ФЦП достаточно быстро, примерно в 2–3 года.

Федеральными участниками процесса подготовки программы являются:

- Правительство РФ, Министерство промышленности и торговли РФ, Министерство транспорта РФ, Министерство экономического развития РФ (разработчики ФЦП);

- Министерство финансов РФ, Правительственная комиссия по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период (определение размеров финансирования ФЦП);

- Общественная палата, Федеральное собрание, Президент РФ (обсуждение, согласование, принятие и утверждение ФЦП).

Участники на региональном уровне:

- главы субъектов РФ;
- руководители правительств субъектов РФ;
- профильные органы власти регионального уровня;
- руководители законодательных собраний регионального уровня.

Участники на муниципальном уровне:

- руководители городов;
- руководители городских дум;
- руководители предприятий ГЭТ.

Участники по специализации:

- предприятия, занимающиеся изучением и планированием дорожного трафика;
- влиятельные лица со стороны потенциальных подрядчиков;
- проектировочные, инжиниринговые и консалтинговые организации;
- строительные компании, реализующие инфраструктурные проекты;
- поставщики подвижного состава;
- поставщики оборудования (путь, энергохозяйство, станочные комплексы, системы оплаты и пр.);
- региональные и локальные эксперты;
- инвестиционные и финансовые организации;
- средства массовой информации.

Алгоритм действий по формированию ФЦП включает в себя:

1. Переосмысление транспортной стратегии развития городов на 10-20-летнюю перспективу (генплан, программы, «якорные» проекты):

- транспортный аудит (исследование пассажиропотоков) и моделирование;
- увязку полученных данных с генпланами и программами по развитию городского транспорта;
- разработку и переработку концепций, проектов комплексного развития общественного транспорта.

2. Разработку ТЭО и проектной документации (состояние проектов, объёмы инвестирования, наличие заинтересованного бизнеса, внесены ли проекты в генпланы городов, учтены ли в бюджетах).

3. Определение объёма инвестиций, оценки экономического эффекта от внедрения систем (проекты с измеряемыми показателями по времени и ответственностью, гарантии частной собственности и пассажиропотока).

4. Собственно, формирование ФЦП.

5. Защиту проектов в Правительстве РФ, привлечение федерального софинансирования.

Подводя итоги, сформулируем свои предложения в виде коротких тезисов:

1. Необходим план действий и модерация процесса консолидации муниципальных и региональных властей, общественных организаций, участников рынка (проектировщиков, строителей, производителей) с целью выработки параметров ФЦП. Следует понимать, что это сотни участников процесса, которым необходимо качественное информирование. Процесс должен быть плановым и организованным.

2. Для формирования ФЦП нужен базис в виде качественного транспортного аудита и моделирования, актуализации на его основе генпланов и транспортных концепций городов, рассчитывающих на федеральную поддержку в развитии общественного транспорта, появления конкретных проектов магистральных линий, определения размера финансирования и его источников. Должна идти работа с потенциальными инвесторами (предоставление гарантий) и федеральными органами власти.

3. Федеральная целевая программа должна включать софинансирование как инфраструктурных строительных проектов, так и приобретения подвижного состава и иного дорогостоящего оборудования для самих систем.

Эффект от реализации вышеуказанных мер будет следующий:

1. Реализация комплексной транспортной политики с целью наилучшего распределения различных видов транспорта.

2. Создание комфортной городской среды и комфортного общественного транспорта на базе трамвая. Повышение привлекательности городов.

3. Устранение стереотипа о трамвае, как об устаревшем виде транспорта. Стимулирование горожан к поездкам на общественном транспорте.

4. Уменьшение нагрузки на УДС городов.

5. Привлечение в данную сферу частного бизнеса.

6. Создание компетенций в области построения комплексных транспортных систем и их экспорт на иностранные рынки, начиная от проектирования и заканчивая строительством и эксплуатацией самих систем.

7. Увеличение потенциала развития городов более чем на 50%.

Рекомендации Общественной палаты РФ по итогам общественных слушаний на тему «Развитие городского электрического транспорта в Российской Федерации: проблемы и пути их решения»

6 апреля 2016 года в Общественной палате Российской Федерации (далее — Общественная палата) по инициативе Комиссии Общественной палаты по развитию реального сектора экономики состоялись общественные слушания на тему «Развитие городского электрического транспорта в Российской Федерации: проблемы и пути их решения» (далее — общественные слушания).

В общественных слушаниях принимали участие члены Общественной палаты, представители органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, предприятий городского электротранспорта (далее — ГЭТ), общественных организаций, научных и экспертных сообществ.

Участники общественных слушаний выделили ряд актуальных проблем в сфере обеспечения транспортного обслуживания населения в Российской Федерации:

1. Снижение качества транспортного обслуживания вызывает серьёзную обеспокоенность населения и специалистов. Предприятия муниципального общественного транспорта большинства городов имеют значительно изношенный подвижной состав и инфраструктуру, перевозки осуществляются с недопустимо низкими средними скоростями сообщения (10–12 км/ч) и продолжительными интервалами движения. Частные автобусные перевозчики, оказывающие услуги по нерегулируемому тарифу, как правило, не предоставляют пассажирам гарантий качества перевозок и социальных предпочтений по оплате проезда.

2. Бюджетное финансирование в Российской Федерации осуществляется с задержками и в недостаточном объёме. Органы власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, установившие льготы для пассажиров по оплате проезда, не всегда обеспечивают финансирование указанных услуг. Существует острая необходимость разработки урегулирования общественных отношений в данной области. Городской общественный транспорт имеет ключевое значение для развития экономики городов, выраженное в расширении рынков труда, сбыта, экономическом росте и повышении качества жизни. В соответствии с отзывами европейских руководителей транспортной отрасли на основе международных исследований косвенный эффект на каждый 1 евро, вложенный в городской общественный транспорт, составляет около 3,8 евро. Учитывая высокую значимость общественного транспорта, его финансирование в развитых странах осуществляется на 50–60% из бюджета.

3. Существует острая необходимость разработки системы снижения расходов. На сегодняшний день как использование производительности труда водителя, так и использование преимущества некоторых видов транспорта нуждается в должной регламентации. В недостаточной мере используется преимущество транспорта большей вместимости и

электротранспорта, что приводит к повышению расходов на транспортное обслуживание. Однако применение указанных видов транспорта в пиковые часы позволит сократить расходы на 30–40% (трамвай) и на 10–20% (троллейбус) при концентрации потоков свыше 0,5–2 тысяч пассажиров в час, на маршрутах городского электротранспорта по сравнению с автобусами большой вместимости, и дополнительной экономии на 10–20% — по сравнению с автобусами малой вместимости, дублирующих маршруты. Экономия достигается за счёт многократного превышения производительности труда водителя, снижения затрат на эксплуатацию и обслуживание подвижного состава на электротранспорте.

4. Недостаточное использование экологических и технологических преимуществ электротранспорта, а именно: отсутствие загрязнения воздуха в местах перевозок, меньший шум и вибрация в салоне, долговечность подвижного состава, плавный разгон и торможение, стабильность трассы. Энергопотери в контактной сети ГЭТ составляют только 2–4%, в то время как в аккумуляторах при автономном ходе (электробус) — 20–30%. Трамвай, кроме того, обеспечивает движение без заторов, высокую надёжность, безопасность и скорость сообщения. Учитывая вышеперечисленные преимущества, за последние 30 лет трамвай восстановлен в 130 городах мира, включая крупнейшие мировые столицы.

5. В субъектах Российской Федерации трамвайное движение ликвидировано в 8 городах, троллейбусное — в 7 городах, ухудшились показатели по сохранившимся системам ГЭТ:

№	Показатель	Трамвай	Троллейбус
1	Сокращение парка транспортных средств к 1990 году	40%	21%
2	Износ подвижного состава на 2016 год	83%	75%
3	Приобретение нового подвижного состава в 2010–2015 годах в расчёте на один город (ед.)	12	26
4	Покрытие потребности в новом подвижном составе закупками на 2016 год	9%	22%
5	Сокращение протяжённости трамвайных путей на 2016 год	40%	—

6. Полномочия администраций муниципальных образований и субъектов Российской Федерации в области организации транспортного обслуживания населения определены в недостаточной мере. Из действующего законодательства не совсем понятны их права и обязанности, в том числе в области:

- формирования маршрутной сети;
- согласования и утверждения расписаний движения различного вида транспортных средств различных перевозчиков и контроля за их выполнением;
- организации системы контроля правильности оплаты проезда пассажирами и принятия мер административной ответственности к нарушителям;

- содержания объектов технологической инфраструктуры пассажирского транспорта.

Отсутствует нормативная база по планированию регулярной маршрутной сети, нацеленная на повышение эффективности общественного транспорта, в том числе и электрического, и снижение себестоимости транспортного обслуживания. Отсутствуют документы, устанавливающие требования и стандарты к объёму и качеству транспортных услуг, которые должны получать жители Российской Федерации. Это делает невозможным оценку качества работы органов управления транспортом в местных администрациях.

7. Представляется, что новации в законодательстве, в частности, применение статьи 17 Федерального закона от 13 июля 2015 г. №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», допускающее установление местными органами власти маршрутов по нерегулируемым тарифам наряду с маршрутами по регулируемым тарифам могут инициировать рост тарифов на перевозки, а также привести к снижению качества предоставляемых населению услуг, в том числе за счёт недобросовестной конкуренции перевозчиков.

8. Кратковременные (как правило, на один год) сроки контрактов с заказчиками на перевозку пассажиров на условиях бюджетного финансирования не способствуют инвестиционной привлекательности данной сферы деятельности, поскольку не дают перевозчикам возможности для планирования и развития материально-технической базы на продолжительный срок. При заключении средне- и тем более долгосрочных контрактов необходимо предусмотреть индексацию стоимости государственных и муниципальных контрактов для снижения инфляционных рисков.

9. Усугубляет ситуацию политика отраслевого финансирования по остаточному принципу, при которой местные органы исполнительной власти не имеют достаточного собственного финансового потенциала и гарантированных источников доходов для поддержания и развития общественного транспорта.

Отмечая социальную важность и актуальность указанных проблем, Общественная палата считает необходимым рекомендовать:

Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации рассмотреть возможность:

1. Внесения в Федеральный закон от 13 июля 2015 г. №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» изменений, определяющих:

- порядок мониторинга за соблюдением стандартов транспортного обслуживания;

- полномочия органа власти субъекта Российской Федерации по утверждению порядка определения начальной (максимальной) цены контракта на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

2. Внесения в п. 2 ст. 6 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (закон об ОСАГО) дополнения о возмещении предприятиям городского электрического транспорта убытков от простоя подвижного состава на линии вследствие дорожно-транспортного происшествия, с возможностью предъявления страховщиком требований к страхователю в порядке регресса.

3. Внесения изменений в Лесной кодекс Российской Федерации в части определения процедуры перевода земель городских лесов в статус земель транспорта для организации линий рельсового транспорта общего пользования при существенных потерях эффективности по каждому из альтернативных вариантов трассировки (с возвратом земель в фонд городских лесов при отказе от строительства линии рельсового транспорта или её последующем закрытии). Данные поправки обеспечат развитие экологически чистого транспорта и уменьшения воздействия индивидуального автотранспорта на окружающую среду.

4. Внесения изменений в Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. №68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающих возможность расходования средств дорожных фондов на развитие и содержание инфраструктуры городского рельсового транспорта (трамвай, метрополитен, фуникульёр, железнодорожный транспорт на путях, используемых только для городского пассажирского сообщения).

5. В целях повышения бюджетных полномочий местных органов институционализации оплаты парковки частного автотранспорта в качестве целевого местного налога, направленного на финансирование пассажирского транспорта.

Правительству Российской Федерации рассмотреть возможность:

1. Поручения Министерству транспорта Российской Федерации разработки и утверждения федеральных стандартов качества транспортного обслуживания пассажиров городским и пригородным транспортом, а также системы контроля и мониторинга соблюдения установленных стандартов.

2. Отнесения к ведению Министерства транспорта Российской Федерации задачи методического обеспечения выполнения стандартов качества транспортного обслуживания пассажиров в городах России, формирования государственной политики в части строительства и модернизации инфраструктуры городского электротранспорта, внедрения современного подвижного состава, новых технологий энергосбережения, субсидирования пассажирских тарифов при нехватке средств бюджета субъекта Российской Федерации, долевого софинансирования проектов развития инфраструктуры городского транспорта.

3. Внесения изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части увеличения штрафов за нарушение правил дорожного дви-

жения в области запрета движения по трамвайным путям попутного следования, что позволит исключить простои и организовать движение городского наземного электро-транспорта с соблюдением расписания.

4. Ускорения утверждения проекта постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета производителям троллейбусов и трамвайных вагонов в рамках подпрограммы «Обеспечение реализации государственной программы» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности».

Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть возможность:

1. Определения государственной политики развития городского электротранспорта.

2. Ускорения принятия Методики разработки документов планирования пассажирских перевозок.

3. Обновления Строительных норм и правил (СНиП 98.133330.2012) и Правил технической эксплуатации трамвая.

4. Разработки и согласования с Федеральной службой по тарифам единой методики расчёта экономической обоснованных региональных ставок первоначальной цены километра пробега транспортного средства определённого типа с учётом инвестиционной составляющей. Производство этой цены на планируемый пробег предлагается использовать в качестве начальной максимальной цены контракта при проведении конкурса на регулярную перевозку пассажиров по регулируемым тарифам (в том числе заключаемых с единственным поставщиком).

5. Внесения соответствующих изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 октября 2005 г. №127 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса» в области использования транспорта большей вместимости и электротранспорта в пиковый период пассажиропотоков.

6. Использования зарубежного опыта с целью исключения одновременной работы маршрутов по регулируемым и нерегулируемым тарифам в качестве модели организации единого нерегулируемого тарифа (в случае отсутствия средств бюджета на организацию транспортного обслуживания по регулируемым тарифам).

7. Создания при местных администрациях органов транспортного обслуживания с единой системой сбора выручки и её распределения в зависимости от выполняемой транспортной работы (по опыту Германии), полномочия которых будут законодательно установлены на федеральном уровне.

8. Введения системы снижения пассажирских тарифов путём заблаговременного перечисления органу транспортного обслуживания суммы средств на очередной финансовый период на снижение стоимости фиксированного количества билетов для заданных льготных категорий пассажиров.

Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Федеральной антимонопольной службой и Министерством энергетики Российской Федерации рассмотреть возможность внесения в постановление Правительства Российской Федерации №442 от 4 мая 2012 г. «О функционировании розничных рынков электроэнергии» изменений, устанавливающих оплату за использование электрической энергии на тягу, то есть непосредственно на перевозку пассажиров, по льготным тарифам (по категории отпуска электроэнергии городскому электротранспорту по ставке «для населения»).

Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации и Министерству промышленности и торговли Российской Федерации рассмотреть возможность:

1. Разработки и финансирования выполнения федеральной целевой программы обновления парка городского электротранспорта, модернизации путевого хозяйства и энергосетевой системы на условиях бюджетного субсидирования и софинансирования из местных бюджетов.

2. Утверждения модели программы обновления парка трамваев и троллейбусов на основе расчётных сроков эксплуатации и капитально-восстановительных ремонтов, включающую в себя:

- определение заводом-производителем срока эксплуатации подвижного состава до обязательного капитально-восстановительного ремонта;

- определение заводом-производителем допустимого количества капитально-восстановительных ремонтов и технических требований к заменяемым узлам и агрегатам;

- установление предельных сроков эксплуатации с учётом капитально-восстановительных ремонтов парка;

- разработку программы капитально-восстановительных ремонтов и обновления подвижного состава.

Свод региональных программ в общую федеральную программу позволит оптимально распределить бюджетные средства на ремонт и обновление парка, а также равномерно разместить заказы и загрузить мощности заводов-производителей.

Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Центральным банком Российской Федерации рассмотреть возможность упрощения процедуры оформления электронного полиса обязательного страхования гражданской ответственности для юридических лиц, предусмотрев возможность для юридических лиц производить оплату безналичным расчётом в течение трёх дней после получения полиса обязательного страхования гражданской ответственности.

Министерству природных ресурсов Российской Федерации рассмотреть возможность в рамках реализации Указа Президента Российской Федерации от 5 января 2016 г. №7 «О проведении в Российской Федерации Года экологии» организации мероприятий по поддержке электротранспорта и развитию экологически чистых видов транспорта.

Высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации (руководителям высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации), Союзу российских городов рассмотреть возможность:

1. Развития электротранспорта как экологически чистого для эксплуатации в городах и населённых пунктах, в том числе в рамках проводимых мероприятий «Года экологии», утверждённых Указом Президента Российской Федерации от 5 января 2016 г. №7 «О проведении в Российской Федерации Года экологии», и разработки региональных программ развития городского электротранспорта с целевыми показателями по доле электротранспорта в общем объёме пере-

возок пассажиров общественным транспортом, по модернизации инфраструктуры, обновлению парка, повышению качества транспортного обслуживания населения.

2. Обеспечения финансирования содержания и развития инфраструктуры электротранспорта (пути и контактная сеть), в том числе из региональных дорожных фондов как средства, позволяющего снизить автомобилепользование и нагрузку на автомобильные дороги (после утверждения изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации).

3. Проведения работ по обособлению трамвайных путей от автотранспорта, организации приоритетного проезда пересечений трамваем.