

практически ежегодно требовали повышения размера субсидий, выплачиваемых из бюджета за провоз льготников, а в 2006 году даже отказались выводить на линии свои автобусы, требуя повысить тариф на проезд. Тогда чиновники затеяли масштабную реформу отрасли и решили разыгрывать автобусные маршруты на конкурсной основе. Результатом реформы должно было стать существенное обновление автобусного парка и снижение расходов бюджета на выплату субсидий.

Первая попытка разыгрывать автобусные маршруты на конкурсе состоялась в 2009 году. Тогда основными критериями конкурсного отбора являлись новизна автобусов, учитывалось количество автобусов с низким расположением пола для провоза инвалидов, а также размер платы в бюджет. Последний критерий вызвал негодование у частных предпринимателей, и они отказались от участия в конкурсе, чем фактически поставили стабильную работу общественного транспорта под угрозу. Тогда на проведение конкурса был наложен мораторий. После этого мэрия еще несколько раз пыталась провести конкурсные процедуры, но встретила жесткое сопротивление со стороны предпринимателей. Каждая конкурсная документация оспаривалась перевозчиками в суде. Последняя была оспорена в конце 2012 года. В последней редакции конкурсной документации одним из критериев отбора значилось соотношение количества сидячих мест к общей вместимости транспортных средств (для маршрутов, один рейс которых составляет более 40 минут). По словам владельцев отечественных машин, согласно этому параметру, купленные ими к прошлым конкурсам новые автобусы марок НЕФАЗ, МАЗ и ЛиАЗ проигрывают автобусам иностранного производства. «Такой критерий, как соотношение общей вместимости к количеству сидячих мест, исключает участие этих транспортных средств в конкурсе, так как сидячих мест в этих автобусах всего 22–25», — отмечают предприниматели. В последней конкурсной документации такого показателя, как новизна автобусов, уже не было. Этот показатель был заменен на экологический класс транспортно-го средства. Таким образом, каждый вариант кон-



65% АВТОБУСНОГО ПАРКА ПЕРМИ СОСТАВЛЯЮТ ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОБУСЫ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

курсной документации вводит новые требования к подвижному составу. «Сейчас входить в бизнес нецелесообразно. Можно вложиться в это, приобрести технику, но в итоге она может не пройти по конкурсу, в котором окажется непредвиденное требование к автобусам», — отмечает директор НП «Автолидер» Александр Богданов. Пока перевозчики работают на основании заключенных ранее договоров. Когда состоится следующий конкурс на распределение автобусных маршрутов и каковы будут критерии отбора перевозчиков, пока не известно. Сейчас чиновники и депутаты работают над новой конкурсной документацией.

### КАК ЗАПЛАТИШЬ, ТАК И ПОЕДЕШЬ

Кроме неопределенности в системе распределения автобусных маршрутов, нежелание вкладываться в обновление подвижного состава перевозчики объясняют низким тарифом на проезд. Сейчас в Перми стоимость проезда в городском общественном транспорте составляет 13 руб. Тариф был повышен в декабре 2012 года после долгих дискуссий между мэрией Перми и депутатами Пермской городской думы. Стоит отметить, что до этого стоимость проезда не менялась с 2009 года и составляла 12 руб. Даже такой тариф народные избранники и некоторые жители Перми

считают завышенным, ссылаясь на старые автобусы и плохую водительскую культуру.

Владельцы автобусов, напротив, говорят о том, что тариф в Перми не отвечает современным экономическим реалиям. Предприниматели ссылаются на примеры других крупных городов России, где стоимость проезда составляет от 19 (Казань) до 23 руб. (Екатеринбург). Александр Богданов поясняет на примере окупаемости новых автобусов: «В 2009 году, когда условия работы в этом бизнесе были получше, мы проводили расчеты. При покупке автобуса ЛиАЗ стоимостью 5,5 млн руб. при тарифе на проезд 12 руб. вычислили, что срок окупаемости составит пять-семь лет. С тех пор стоимость проезда повышена до 13 руб. (около 8% роста), а те же цены на бензин выросли примерно на 40–50%. Кроме того, повысились зарплаты работников и появились другие расходы, как, например, страхование жизни пассажиров». По мнению перевозчиков, экономически обоснованный тариф сегодня должен составлять не менее 15 руб.

Еще одна из проблем отрасли — нелегальные маршруты, которые осуществляют деятельность без договора с мэрией Перми. Такие маршруты дублируют легальные, оттягивая часть прибыли. По информации Александра Стерлягова, сейчас

в Перми порядка 30–50 автобусов ездят без соответствующих договоров с администрацией города. «Бороться с такими маршрутами чрезвычайно сложно, несмотря на консолидированную позицию легальных перевозчиков, надзорных ведомств и наличие административной судебной практики», — подчеркивает он.

**ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН** Все эти проблемы делают бизнес по перевозке пассажиров убыточным, отмечают эксперты. Он покрывается за счет кредитов, накопления долгов. «Но работа продолжается в надежде на то, что правила изменятся и долги удастся вернуть за счет увеличения выручки», — отмечает Михаил Ухватов. По мнению собеседников ВГ, рынок автобусных перевозок Перми сегодня находится на пороге больших перемен, которые по тем или иным причинам откладываются. Решить названные проблемы, по словам опрошенных предпринимателей, мешает то, что исполнительная власть в городе не может договориться с депутатами гордумы, которые, по словам перевозчиков, не имеют консолидированной и четкой позиции по векторам развития отрасли. Диапазон мнений депутатов довольно широк: от создания муниципальных автопарков до развития свободного рынка перевозок, который сам все отрегулирует. Перевозчики в этой дискуссии находятся в позиции исполнителей решений, которых сегодня нет.

В мэрии Перми в это же время позитивно оценивают ситуацию: «В отрасли отмечаются положительные тенденции. Постепенно обновляется подвижной состав как на автобусных, так и на трамвайных и троллейбусных маршрутах. Происходит модернизация нормативно-правовой базы. В том числе и в экономической сфере. Так, был принят порядок открытия, изменения и закрытия маршрутов. Кроме того, было принято решение о том, что тариф будет рассчитываться ежегодно. Это делает правила работы на рынке более прозрачными и понятными. А когда правила регламентированы, то для перевозчиков становится возможным в долгосрочной перспективе планировать развитие своего бизнеса». ■

## ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ГОРОДА ДАВНО ЖДЕТ ПЕРЕМЕН

О своем видении ситуации в отрасли пассажирских перевозок в Перми рассказал директор НП «Новый Авто-альянс», сопредседатель пермского регионального отделения «Опора России» Александр Стерлягов.

— Александр, о том, что в транспортной отрасли города не все в порядке, говорят все: и пассажиры, и депутаты, и сами перевозчики. Что мешает сделать так, чтобы довольны были все?

— На мой взгляд, в транспортной отрасли города Перми можно выделить несколько проблем, основная из которых — отсутствие системного подхода к развитию пассажироперевозок. Так, долгое время в Перми вообще отсутствовал документ, определяющий правила работы на автобусном рынке. В прошлом году ситуация изменилась и наконец была принята «Концепция организации и развития городского транспорта общего пользования в городе Перми». Это уже большое достижение, ведь документ не могли разработать более четырех лет. Однако механизмы реализации этой концепции так и не появились. Сама по себе концепция — это своего рода лишь рамочный документ. Он ничего не значит без принятия других законодательных актов. Так, должны быть закреплены принципы развития отрасли, порядок доступа на рынок пассажирских перевозок общего пользования города, определены критерии отбора перевозчиков на право заключения договора на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на маршрутах регулярных перевозок города Перми. Следовательно, пока эти документы не будут приняты, ситуация в отрасли не изменится.

— Принятие этих документов зависит от кого: администрации или гордумы, в чьей компетенции разработка этих документов?

— Проблема в том, что существует несогласованность действий администрации и Пермской городской Думы по социально значимым вопросам системы организации пассажирских перевозок. К примеру, в прошлом году администрация Перми как организатор перевозок вышла к гордуме с предложением об увеличе-

нии тарифа. По расчетам мэрии, тариф должен был составить 14 рублей. Однако депутаты решили повысить тариф только до 13 рублей. Следовательно, методика расчета тарифа позволяет получить любую цифру. Закрытость этой методики также вызывает вопросы: пассажиры не знают, из чего складывается тариф и за что они платят, предприниматели же не могут планировать свои финансы. Разногласия между законодательной и исполнительной ветвями власти наблюдаются и по такому важному вопросу, как проведение конкурса на право работы на автобусных маршрутах.

— Но ведь администрация уже не раз пыталась провести конкурс, но перевозчики всегда срывали его проведение. Непонятно, вы «за» конкурс или «против»?

— Действительно, мэрия Перми уже неоднократно объявляла конкурсные процедуры. Предприниматели выступают не против конкурсных процедур, а против тех условий, которые нам пытаются навязать: в первый раз, например, это была явно незаконная плата в бюджет за право работы на маршруте. Недоумение вызывает и то, что каждая конкурсная документация, представленная горадминистрацией, содержит явные юридические огрехи, что уже неоднократно доказывалось перевозчиками в суде. Ни один из вариантов документации не был признан арбитражным судом полностью законным. Подобное проявление непрофессионализма, безусловно, снижает авторитет руководства города среди населения и вызывает недоверие со стороны перевозчиков. А несогласованность действий не позволяет отрасли развиваться и негативно влияет на качество услуг по перевозке пассажиров. Кроме того, исправляя ошибки конкурсной документации, мэрия каждый раз меняет условия. Если в первой конкурсной документации 2009 года приоритет отдавался новым автобусам,

независимо от страны-производителя, то уже документация 2012 года сделала фактически невозможным участие в конкурсе российских транспортных средств, включив в критерии отбора пункт о количестве сидячих мест в салоне. Этот пункт не только не является законным, что было доказано в арбитражном суде, но и противоречит принципам городских перевозок. Дело в том, что количество мест в автобусе определяется типом транспортного средства: городской или пригородный. Для дальних — пригородных перевозок количество сидячих мест должно быть больше, но ведь конкурс разыгрывался на городские маршруты.

— В чем вы видите решение этой проблемы?

— Сегодня администрации необходимо разработать прозрачные процедуры доступа на рынок и определить четкие критерии распределения маршрутов на прибыльные (без бюджетного финансирования) и субсидируемые. При этом для качественного развития отрасли администрация должна гарантировать предпринимателям, работающим в этой отрасли, стабильные и долгосрочные условия работы на рынке. Договоры с компаниями-перевозчиками должны быть заключены не менее чем на три-пять лет. Тогда предприниматели будут иметь гарантированный объем работ на длительный период и смогут вкладывать средства в обновление подвижного состава. Критериев же для отбора может быть всего два: низкопольность и средний год выпуска или экологичность. Стоит напомнить, что именно эти два параметра арбитражный суд посчитал законными в отличие от всех остальных. Дополнительные требования для предпринимателей, такие как общая пассажироместимость, наличие систем видеонаблюдения и аудионаблюдения в салоне транспортного средства, должны быть прописаны в договоре, который будет заключаться по итогам конкурса.

реклама