



МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ
ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА



ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОТРАСЛЕВОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ
«ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ
ТРАНСПОРТ»

Исх. № 08 от 09.02.2016 г.

Президенту
Российской Федерации
В.В. Путину

Уважаемый Владимир Владимирович!

На протяжении ряда последних лет специалисты и руководители отрасли городского электрического транспорта выражают определенную озабоченность в связи с тем, что все больше предприятий городского электрического транспорта РФ вынуждены уменьшать объемы выполняемой работы, сокращать количество подвижного состава, увольнять квалифицированных специалистов.

Такая ситуация сложилась с момента принятия Закона Российской Федерации № 131-ФЗ от 6 октября 2003 года, в котором к вопросам местного значения городского округа отнесено только создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания.

Эта неопределенность в Законе привела к тому, что на рынке перевозок появилось множество плохо организованных частных перевозчиков. В органах местного самоуправления сложилось ошибочное, на наш взгляд, мнение, что частные перевозчики работают более эффективно и способны осуществить весь объем перевозок, не требуя из местного бюджета каких-либо средств.

На самом деле этого не случилось. В настоящее время сами коммерческие перевозчики не готовы инвестировать в создание безопасной, удобной для города системы общественного транспорта, а обслуживают лишь наиболее напряжённые пассажиронаправления, чаще всего в большей степени дублируют маршруты электрического транспорта, и это дублирование приводит к уменьшению пассажиров, перевозимых электрическим транспортом, и к еще большему ухудшению положения предприятий ГЭТ в России.

При этом Муниципалитетам приходится брать на себя двойную ношу: тратить миллиарды на объекты дорожной инфраструктуры и закрывать долги предприятий общественного транспорта, чтобы как-то поддерживать их на «плаву». Перекосы в сфере управления городскими перевозками, влияние личного мнения глав муниципалитетов (не всегда объективного) на структуру общественных перевозок, а отсутствие чётких правил в этой сфере ведёт к печальному результату, ликвидации удобного, экологически безопасного вида транспорта – трамваев и

троллейбусов и замене их на автомобильный (как правило на автобусы малой вместимости, автолайны).

Невзирая на множественные предупреждения специалистов (как отечественных, так и зарубежных) в области городских пассажирских перевозок, сегодня можно констатировать, что в России повторяются ошибки европейских городов, где в свое время пошли по пути ликвидации электрического пассажирского транспорта, особенно трамваев, а потом были вынуждены вкладывать огромные средства в возвращение на улицы городов крупного экологически чистого линейного транспорта.

На сегодня Россия еще имеет богатейший, наиболее систематизированный, развитый и отработанный механизм по диспетчеризации городского электротранспорта. Приходящая в упадок система городского электрического транспорта пока еще жизнеспособна, но требует особого внимания к проблемам качества подвижного состава, срочной серьезной ревизии и мониторинга работы инфраструктуры.

Сложившуюся ситуацию на предприятиях городского электрического транспорта и, в частности, ситуацию с трамваями, можно оценить следующим образом:

- износ трамвайного парка составляет более 70% (другими словами 70% подвижного состава необходимо немедленно вывести из обращения, т.к. этот подвижной состав напрямую угрожает обеспечению безопасности пассажироперевозок);

- оценку состояния трамвайного пути и системы контактной сети электроснабжения последние 10 - 15 лет вообще никто не производил (это около 15% потерь электроэнергии).

Среди основных объективных причин бедственного состояния транспортных предприятий мы выделяем следующие:

- несоответствие тарифов на перевозку пассажиров их экономически обоснованному уровню;

- неполная оплата транспортной работы заказчиками перевозок;

- наличие избыточной и недобросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг.

Продолжение эксплуатации в подобном режиме уже не позволит в короткие сроки и невысокими затратами в масштабах государства восстановить обеспечение населения услугами городского наземного электротранспорта.

Большие надежды возлагались на принятие закона № 220-ФЗ «О пассажирских перевозках». Однако этого не произошло. Принятый Государственной Думой 30.06.2015 года Федеральный Закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации» устанавливает рыночные механизмы в сфере общественного транспорта и регулирует правовые отношения между перевозчиками и органами исполнительной власти субъекта, в котором осуществляются перевозки.

Являясь базовым, принятый федеральный закон не регламентирует и не конкретизирует многие принципы организации перевозок и планирования перевозок. Не регламентированы правила построения маршрутной сети, не определены стандарты транспортного обслуживания, не разработаны ключевые показатели использования существующей транспортной инфраструктуры, не отражены необходимость или обязательность их применения.

Закон не разграничивает полномочий между перевозчиком и заказчиком – муниципалитетом, а также не предусматривает никакой ответственности муниципальных органов за несвоевременную оплату выполненной транспортной работы. При этом на перевозчика налагается ряд дополнительных обязательств и ограничений. Нет указаний на обязательность полной оплаты транспортной работы по перевозке пассажиров в городах, размерах расчетной рентабельности предприятий перевозчиков.

Закон не затрагивает такого важного вопроса, как регулирование избыточной конкуренции. Именно этот вопрос является сегодня определяющим для всей системы пассажирских перевозок. Избыточная конкуренция не создает нового качества, она его уничтожает.

В целях совершенствования принятого закона предлагаем разработать на федеральном уровне Правила или рекомендации, раскрывающие некоторые статьи Закона.

Необходимо изложить основные принципы составления документа планирования:

– Разработка маршрутной сети должна основываться не только на желаниях перевозчиков, поданных в виде заявок, а на обследовании пассажиропотоков и результатах математических расчетов по транспортному планированию и моделированию транспортного обеспечения и призвана не только удовлетворять потребности в перевозке, но и моделировать транспортное поведение жителей городов, т.е. транспортную мобильность. Общественный транспорт, как никакая область жизнеобеспечения должен быть четко структурирован. Это позволит более эффективно использовать существующую инфраструктуру, провозную способность транспортных средств и рационально осуществлять субсидирование перевозчиков.

– Маршрутная сеть маршрутов с нерегулируемым тарифом образовалась стихийно, маршруты организовывались по трассам действовавших социальных маршрутов, как правило, имеющим большой пассажирский поток. Спрос на перевозки городским электрическим транспортом снизился. Необходимо пересмотреть всю маршрутную сеть, с максимальным использованием инфраструктуры ГЭТ.

– Существующая инфраструктура электрического транспорта наряду с метрополитеном должна стать основой маршрутной сети – транспортным каркасом, состоящим из рельсового транспорта (метрополитен, трамвай, ЛРТ). Это позволит упорядочить маршрутную сеть автобусного сообщения, уменьшить количество транзитных маршрутов в центральных частях городов, использовать автобусы в периферийных районах массовых застроек, где строительство жилья ведется в основном без строительства объектов транспортной инфраструктуры, для связи

отдаленных районов между собой и в качестве подвозящего транспорта к комплексным транспортным узлам.

– Ввести показатели эффективности маршрутной сети с целью создания планирования оптимальных маршрутных сетей, допущения разумного дублирования, основанного на расчетах пассажиропотоков и увязанных с Генпланами городов.

– Говоря об экономической составляющей перевозок, необходимо разработать рекомендации или нормативы по определению цены единицы работы, предусмотренной контрактом. Относительно эксплуатации электрического транспорта эта цена должна учитывать инфраструктурную составляющую.

– Общественный транспорт кроме рыночных механизмов должен быть подвергнут государственному регулированию и контролю.

– Ввести жесткий контроль за работой перевозчиков, исполнением контрактов в части использования типа подвижного состава, количества транспортных средств, качества обслуживания пассажиров, по сбору средств за проезд.

– 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 ее состояние во многом зависит от эксплуатации и правильного обслуживания.

Уважаемый Владимир Владимирович!

Транспортники России уверены в том, что отрасль может возродиться.

Подтверждением тому является социальная значимость и востребованность наших услуг.

Перевозка пассажиров наземным электрическим транспортом осуществляется более чем в 120 городах России.

Мы надеемся, что сложившаяся в отрасли ситуация не останется без внимания и готовы обсудить имеющиеся проблемы, подробно доложить Вам и Правительству Российской Федерации наше видение путей выхода из кризиса.

С уважением,

Президент МАП ГЭТ,

Председатель Совета ОООР «ГЭТ»

В.А. Остриков