

**Общественные слушания. Тема: «Развитие городского электрического транспорта в России: проблемы и пути их решения».**

**6 апреля 2015 г.**

- (Казанцев Е.Д.) Уважаемые коллеги, собрались все в полном составе. Такого количества людей в этом зале еще, по-моему, ни одно мероприятие не собирало. Поэтому я вас, во-первых, благодарю за вашу активность, за то, что вы откликнулись на обсуждение такой важной темы. Давайте начнем тогда нашу работу.

Проводимое сегодня мероприятие в Общественной палате имеет важное значения для обслуживания населения в городах нашей страны. электрический пассажирский транспорт общего пользования является одним из основных инструментов поддержания мобильности населения. Его состояние определяет качество жизни, удобство и комфорт городов, их деловой и туристической настрой.

Первый трамвай в России появился в 1892 году. Троллейбус – в 1933-м. за это прошедшее время получили значительное развитие, пережив десятки реформ своей деятельности. 30% трамвайных путей Российской Федерации построено до 1917 года силами частных предпринимателей. После революции трамваи, затем и троллейбус, были переданы в систему жилищно-коммунального хозяйства.

Так было до 1992 года, когда практически все трамвайные, троллейбусные хозяйства со всеми их проблемами были переданы в ведение муниципалитетов, которые не имели, к сожалению, опыта в строительстве и эксплуатации данного вида транспорта.

Началось резкое сокращение и обновление парка подвижного состава. Сведены к минимуму модернизации инфраструктуры, путевого хозяйства, депо, энергохозяйства. Не решались вопросы по проблеме выпадающих доходов от перевозки льготных пассажиров, что привело к развалу экономики трамвайных и троллейбусных предприятий, стагнации, а в ряде городов их стремительной деградации.

Анализ показывает, что в 67 городах России, где есть городской электрический транспорт, с 1990 года количество трамваев сократилось на 60%. Закупка новых трамваев осуществлялась в пределах 9% от необходимых. Это 12 трамваев на всю Россию в год. Троллейбусы сократились до 79%. Их износ составлял 75%. Закупка новых в пределах 22% от потребности, 26 троллейбусов в год на всю Россию.

Протяженность трамвайных линий сократилась до 88%, по сравнению с 1990 годом. Из них нуждается в капитальном ремонте около 40%. В семи городах трамвайное сообщение ликвидировано полностью. В шести городах и троллейбусное.

В ряде городов, в том числе, где идет расширение городских территорий, в течение нескольких десятилетий не ведется строительство трамвайных и троллейбусных линий. Транспортное обслуживание населения происходит на примитивном уровне, с использованием микроавтобусов, при полном отсутствии комплексного подхода к обеспечению пассажирских перевозок, стандартов качества, обеспечения прав льготных категорий пассажиров установленными нормами действующего законодательства.

Существующая законодательно-нормативная база, регулирующая деятельность трамвайного, троллейбусного транспорта длительное время не совершенствовалась, не обновлялась, а то и вовсе находилась в стадии разрушения. Например, правила технической эксплуатации трамвая и троллейбуса не обновляются с 2001 года. Устарел и требует переработки шкив трамвайной, троллейбусной линии и так далее. Все это тормозит развитие и модернизацию инфраструктуры городского электрического транспорта.

Принятие Федерального закона 6 октября 2003 года №131 ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» значительно осложнило работу предприятий городского электрического транспорта, так как в этом законе к вопросам транспортного обеспечения населения отнесено лишь создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Это привело к тому, что на рынке возникло множество частных предприятий автобусных, которые монополизировали наиболее доходные муниципальные перевозки, не внося при этом никаких инвестиций в развитие инфраструктуры.

Муниципалитетам при этом приходится тратить свои скудные бюджеты на объекты инфраструктуры и закрывать долги предприятий общественного транспорта, что в итоге ведет к ликвидации экологически безопасного городского электрического транспорта.

Во всех девяти федеральных округах Российской Федерации в 121 городе был городской электрический транспорт. Сегодня осталось 110. Этим видом транспорта в 2015 году перевезено 6,4 млрд пассажиров, выполнен пассажирооборот в объеме 55,4 млрд пассажирокилометров, несколько ниже, чем в 2014 году.

Сокращение объемов перевозок произошло в метрополитене до 97%, троллейбус – 89,7%, трамвай – 95,3%. Автобусами же общего пользования в 2015 году перевезено 11,2 млрд пассажиров, с пассажирооборотом 117,9 млрд пассажирокилометров. Таким образом, городской электрический транспорт выполняет практически 50% объема работы автобусных всех перевозок.

В 2015 году эксперты подсчитали, что доходы, полученные от работы трамвая и троллейбуса, в целом по России, составили 41,5 млрд рублей, в том числе трамвай 20,4 млрд, троллейбус – 21,5 млрд. Затраты же, понесенные на перевозку, составили 74,8 млрд рублей, в том числе трамвай 36,4, троллейбус – 38,4. Разница между доходами и затратами составила 33,3 млрд рублей, в том числе трамвая 16, троллейбуса – 17,3. Сколько из этой разницы компенсировано органами власти, к сожалению, таких цифр у нас нет. Я уверен, что не 100%.

Ошибки в сохранении, развитии городского электрического транспорта были в свое время допущены в ряде зарубежных крупных городов, когда

ликвидировалось трамвайное сообщение. На сегодня в этих городах вынуждены вкладывать огромные средства в его возвращение на улицы этих городов. Зачем нам повторять эти ошибки тех городов, которые на своих ошибках сегодня учатся.

Уместно отметить, что ленинградская трамвайная сеть в 1990-х годах была самой протяженной в мире, была внесена в Книгу Рекордов Гиннеса. Уже за 1995-2010 годы в городе было демонтировано более 180 километров трамвайных путей. Остановили этот процесс разрушения только в 2011 году и начали восстанавливать трамваи и троллейбусы, разработали соответствующую Стратегию города до 2030 года. Об этом, я думаю, подробнее расскажет президент Ассоциации, господин Остряков.

В Московской области сегодня и в Москве принимаются соответствующие меры по наведению должного порядка. Разработан в области проект скоростного внеуличного транспорта, единое кольцо, соединяющее все основные города и аэропорты, что позволит сократить перевозки по времени в пять раз.

В Китае, например, принята программа, направленная на то, чтобы в 2020-2030 годах освободить все китайские города от моторного пассажирского транспорта. Сегодня по их городам ездят более 8000 электробусов. Так КНР борются с экологическими проблемами в своей стране. Наверное, надо и нам, некогда имевшим самую развитую сеть городского электротранспорта в мире, подумать об этом.

Достаточно сказать, что один автобус стандарта Евро-3 при 14-часовой эксплуатации, две смены работы, дает выхлопов столько, сколько 343 легковых автомобиля. Замена автобусов на электробусы позволит снизить уровень загрязнения практически на 45%.

Я вспоминаю, когда работал заместителем председателя Исполкома Моссовета по транспорту в 1980-е годы, как к нам приезжали из Франции специалисты изучать систему работы городского электрического транспорта. Удивлялись, как слаженно и четко налажена эта работа.

К сожалению, этот опыт сегодня мы не можем себе представить, чтобы он был использован в городах, ту систему, которая сегодня есть. Ее надо восстанавливать.

Уважаемые участники слушаний, сегодня идет много дебатов о реконструкции столичных улиц, особенно Садового кольца. Рассказывают предложения убрать троллейбусное сообщение по всей длине кольца. За счет расширения пешеходных тротуаров сузить проезжую часть. Наверное, мое мнение, что это неправильное решение во всех отношениях. Правда, предлагается, что будет внедрен опыт электробусов, но, где их взять, как они будут вписываться, пока не ясно. Посмотрим. Господин Блинкин, не знаю, придет или нет. Может быть, подробнее расскажет об этом, как планируется решить эту проблему.

Уважаемые участники общественных слушаний, сегодня трудно представить работу транспортного комплекса страны без участия в ней

ведущих союзов и ассоциаций транспортного бизнеса. Таких как Международная Ассоциация автомобильных перевозок (АСМАП), Российский автотранспортный союз, Российская палата судоходства, Ассоциация морских портов и так далее. Нельзя к этому списку не подключить и Ассоциацию предприятий городского эклектического транспорта, которая 25 лет держит высоко свой уровень своей работы, своей деятельности на защиту городского электрического транспорта.

Я надеюсь, что и ваша Ассоциация, как и все предыдущие перечисленные, которые являются членами Союза транспортников России, будет таким же полноправным членом. Мы будем с вами вместе решать все проблемы, которые касаются данной отрасли.

Высокая оценка данной работе и ее руководителей, я имею в виду вашей Ассоциации и всех работников горэлектротранспорта, со стороны заместителя министра транспорта Российской Федерации Николая Анатольевича Асаула, которая в прошлом году на 25-летию вам была дана, она действительно характеризует высокий уровень вашей ответственности и вашей значимости в решении транспортных проблем страны.

К сожалению, многие проблемы, которые вы за 25 лет сумели решить, но еще больше, наверное, нерешенных, которые мы с вами обязаны рассматривать и решать, и решать, и решать. Чтобы действительно добиться тех успехов.

Я не буду останавливаться на законе 220-м, о котором много идет разговоров, по которому будут сегодня выступления, и другие законы.

Исходя из всего вышеизложенного, по предложению руководства Горэлектротранспорта нами было поддержано предложение рассмотреть проблемы городского электрического транспорта в стенах Общественной палаты, с выработкой соответствующих предложений, рекомендаций, которые вы выскажете. Для того чтобы вам жилось и работалось гораздо лучше и легче, чем сегодня.

У вас есть список на руках, кого мы пригласили на наши общественные слушания. Мы всех причастных к этому нашему вопросу, заинтересованных и необходимых, всех пригласили. И Государственную Думу, и все министерства, причастные к этим делам, и общественные организации. Кто откликнулся, в списке все есть.

Я благодарен, что со стороны Министерства транспорта Алексей Сергеевич откликнулся, принимает активное участие. Я благодарен Московскому Правительству. Заместитель директора Департамента Пронин Дмитрий Валентинович присутствует. Также здесь ряд других товарищей.

Мы охватили географию Российской Федерации. Практически из 40 регионов, из 40 городов пригласили представителей тех, которые занимаются вопросами городского электрического транспорта. Это тоже, я считаю, большой охват, чтобы посмотреть на положение дел не со стороны Москвы и Санкт-Петербурга, а именно с других городов, которые занимаются решением этих проблем.

Учитывая большое количество желающих выступить, около 30 человек записалось, а время у нас ограничено, я вас очень прошу соблюдать четко регламент. Докладчику установим регламент до 15 минут. Выступление до пяти, максимум семи минут, когда будет такая необходимость.

Работу я предлагаю закончить к 17 часам, может быть, в 17.20, как у нас с вами получится разговор. Если мы уложимся в это время, то будет прекрасно.

Если у вас нет замечаний, дополнений по моему открытию, выступлению, то я бы предложил начать нашу работу. тогда начнем нашу работу.

Слово предоставляется президенту Международной Ассоциации предприятий городского электрического транспорта Острякову Василию Андреевичу. Приготовиться товарищу Мусину.

- (Остряков В.А.) Добрый день, уважаемые члены Общественной палаты. Добрый день, уважаемые коллеги. Добрый день, уважаемые приглашенные, гости, руководители регионов и муниципальные главы.

Сегодня мы обсуждаем очень, с одной стороны, сложный, с другой стороны, понятный всем вопрос – организация работы городского общественного транспорта, роль в этой организации работы городского электрического транспорта.

Хотелось бы сразу сказать, во-первых, большое спасибо Евгению Дмитриевичу за то, что он большую часть тех проблем, которые присутствуют в нашем транспорте, уже описал, в целом, и показал хорошую подготовку к этому совещанию, показал цифры.

Я хотел бы просто иллюстрировать эти цифры. У нас есть на слайде состояние городского электрического транспорта. Не хотелось бы, чтобы наше совещание сегодня вылилось в такие некие жалобы, плач о том, как нам плохо, до чего довели наш транспорт. Мы понимаем, что все это было причиной различного рода сложных процессов. Получили то, что получили.

Главная наша задача заключается в том, чтобы определить роль городского электрического транспорта в развитии городского общественного транспорта. Показать, насколько именно электрический транспорт полезен, насколько он может быть одним из выходов из создавшихся транспортных коллапсов практически во всех крупных городах страны.

На слайдах показано, сколько у нас закупок было, в каком состоянии инфраструктура. Все это иллюстрации того, что уже Евгений Дмитриевич сказал. я не буду на это тратить время.

Поэтому, коллеги, задача сегодня – именно рассмотреть вопрос о состоянии общественного транспорта, городского общественного транспорта. Сюда входят автобусы, метрополитен, такси. Наметить определенные меры. Мы выскажем свои предложения, какие мы видим, для того чтобы улучшить эту ситуацию.

Мы понимаем, что ухудшение работы городского транспорта – это ухудшение всех экономических процессов города, это исчезновение смазки в

экономическом механизме. Без качественного транспорта сжимается рынок труда. Население не может свободно выбирать место работы. Предприятия получают худший выбор трудовых ресурсов. Падает спрос на товары и услуги из-за невозможности до них добраться. Ухудшается эффективность производства. Падает налоговые поступления.

Современные города конкурируют за трудовые ресурсы, предоставляя качественную инфраструктуру, в том числе и транспорт. Города с нездоровым транспортом теряют население, уставшее от заторов, загрязнения воздуха, отсутствия четких гарантий в сфере транспорта.

Здесь на слайде показано: 19 российских городов сейчас находятся в зоне риска, в любое время могут закрыться движения. Предыдущий слайд, если вы заметили, 12 городов уже за последние 15 лет потеряли городской электрический транспорт. Поскольку на сегодняшний день тенденция к тому, что значительно проще открыть «ларек» на колесах, это Газель, которая будет решать на сегодняшний день проблему перевозки. Но она не решает качественное обслуживание пассажиров. Не решает этого вопроса.

На сегодняшний день мы, не зря я сравнил с ларьком, находимся в такой временной стадии, когда мы решаем сиюминутные проблемы и забываем о качестве.

Как уже сказал Евгений Дмитриевич, крупные города и передовые города мира прошли эту болезнь. Действительно было так, что закрывались трамвайные пути. На сегодняшний день Европа переживает практически трамвайный бум, не только Европа. Здесь мы показали, что в Вашингтоне в феврале только этого года было запущено (50 лет было закрыто движение) трамвайное движение.

Следующий слайд иллюстрирует, каким прекрасным может быть электрический транспорт, в том числе трамвай, в разных городах мира. Это Хельсинки. По сути, это купе для собеседований, не просто – зашел, доехал, вышел.

Здесь на слайде хорошо видно, что каждому городу во Франции присуща своя форма трамвайной кабины. Столица Реймс, столица шампанского – в форме фужера. Лион, столица шелкового гобелена – в форме шелкопряда червя. В форме фуражки капитана – Марсель. Монпелье – сложная конфигурация, там прозрачная кабина водителя.

Не просто бум развития, а уже идет такое творчество. Люди, руководство городов, стран, понимает, что это выход из транспортных коллапсов.

Хочу отметить, что здоровый образ жизни – для всех очевидное движение вперед. Здесь мы этим слайдом хотим показать, что именно к троллейбусу тяготеют велосипедисты во всем мире. принимается такая схема взаимодействия электрического транспорта и здорового образа жизни.

Здесь мы несколько слайдов будем листать. Несмотря на существующее положение дел в российской отрасли, городской электрический транспорт остается одним из самых любимых видов

транспорта у населения. Всей страной празднуется юбилейные даты, связанные с его историей.

В 2015 году в сентябре, 3 сентября мы решили так отметить и поддержали Санкт-Петербург, много городов нашей страны, здесь на фотографиях вы видите. 135 лет со дня первого трамвайного движения, которое было организовано Федором Пироцким в Санкт-Петербурге. Эту акцию провели в десяти городах России.

Городской электротранспорт – это, в том числе спутник и свидетель жизни горожан. Он не только везет утром на работу наших людей, а вечером – домой. Он является участником городской жизни. его события, праздники – частью культурного пространства города. На слайдах вы видите празднования 8 марта. Илья Ильф сказал, что в поезде читает, потому что скучно, трамвае – потому что интересно.

Любопытно, что именно городской электрический транспорт выбирают для организации семейных праздников, юбилеев, дней рождений и других праздничных поездок. Горожане считают, что трамваи и троллейбусы придают особую атмосферу торжеству, не уступая традиционным для таких мероприятий лимузинам.

Я хочу сказать, здесь вы видите молодую пару – это водитель троллейбуса и диспетчер городского электрического транспорта. Они провели свадьбу в троллейбусе.

Также трамваям и троллейбусам достается почетная роль пропаганды спортивных достижений. Так особую поддержку, восторг населения вызвали олимпийские трамваи, которые стали выходить на улицы в преддверии олимпийских игр.

В мае 2016 года Россия готовится принять Чемпионат мира по хоккею, продолжая эту традицию, на маршрут чемпионов в Петербурге вышел спортивный троллейбус с чемпионским номером №1.

Маршруты, на которые в последнее время выпускаются современные трамваи. Здесь мы видим премьер-министра, Дмитрий Анатольевич смотрит в Твери трамвай, который сейчас ходит, современный, последнего выпуска, самый современный трамвай России, на Тверском заводе сделан. Ходит в Петербурге на сотом маршруте. Самый пассажиронаселенный маршрут в городе.

Маршруты, на которые выходят современные трамваи, становятся наиболее востребованы в городах. Это подтверждает готовность граждан пользоваться общественным транспортом при определенном уровне оказываемых услуг.

Какие же объективные причины бедственного положения ГЭТ? Хотелось бы их назвать. Их не так много. По большому счету, всем они понятны. Все же я назову.

Первое – это несоответствие тарифов на перевозку пассажиров экономическому уровню. Есть методические рекомендации от 18 апреля 2013 года, введенные распоряжением Министерства транспорта

России, в которых, как раз, и рассчитываются экономически обоснованные расходы. На сегодняшний день не можем мы пока свести в наших эксплуатационных предприятиях расходы, экономически обоснованные расходы и те компенсации, которые поступают из муниципалитетов.

Во многих случаях убытки предприятий от перевозки льготных категорий граждан не компенсируются в полном объеме. Наконец, наличие избыточной недобросовестной конкуренции практически сводит на нет всю работу по взиманию выручки, которая является основным источником доходов наших предприятий.

В частности, хочется сказать, что при конкуренции коммерческий перевозчик, как пример, двигаясь за минуту до муниципального трамвая, троллейбуса или автобуса, следующих по установленному расписанию, собирает наиболее платежеспособных пассажиров, лишает муниципальный транспорт доходов. Каждый пассажир коммерческого автобуса – это удар по городскому и региональному бюджетам, которые вынуждены покрывать недополученные муниципальным транспортом доходы.

В связи с нехваткой бюджетных средств, это приводит к дальнейшему сокращению деятельности. В итоге, результат, который мы имеем, который также видели на слайде.

Как пример, хочу сказать, здесь видно, наш современных трамвай двухголовый, который запустили в 2013 году на Садовой улице в Санкт-Петербурге. Маршрут был давно закрыт, потом открылся. Там уже прижились коммерческие перевозчики. Несмотря на то, что трамвай – это социальный тариф, недорогой тариф, коммерческие перевозчики снизили свои цены, написали на автобусах, что мы дешевле трамвая, только для того чтобы не потерять пассажиров.

Пассажиры, как только появился новый удобный маршрут, тут же перешли на трамвайный маршрут. Потому что, еще раз повторюсь, люди ждут этого, люди готовы, люди этого хотят. Только за девять месяцев миллион пассажиров было перевезено на этом маршруте. Вот этот маршрут третий.

Большие надежды возлагались на принятие закона 220-го «О регулярных пассажирских перевозках». Однако, к сожалению, к закону много вопросов. Он, конечно, требует доработки. Он, как базовый, нужен и полезен, мы его давно ждали. Но он требует доработок. Есть предложение о конкретных мерах, которые бы во многом улучшили ситуацию.

В первую очередь, необходимо изложить основные принципы составления документов планирования. Разработка маршрутной сети должна основываться не только на желаниях перевозчика, поданных в виде заявок, а на обследовании пассажиропотоков, результатах математических расчетов по транспортному планированию и моделированию транспортного обеспечения. Призваны не только удовлетворять потребности в перевозке, но и моделировать транспортное поведение жителей городов, то есть транспортную мобильность.

Общественный транспорт, как область жизнеобеспечения, должен быть четко структурирован. Это позволит более эффективно использовать существующую инфраструктуру, провозную способность транспортных средств и рационально осуществлять субсидирование перевозчиков.

Сегодняшняя маршрутная сеть с нерегулируемым тарифом образовалась стихийно и в течение довольно длительного времени. Маршруты проходят по трассам действующих социальных маршрутов, как правило, имеющих большой пассажиропоток, и параллельно маршрутам городского электрического транспорта. Необходимо пересмотреть всю маршрутную сеть с максимальным использованием сохранившейся инфраструктуры ГЭТ. Существующая инфраструктура электрического транспорта, наряду с метрополитеном, должна стать основой транспортного каркаса городов.

Ввести показатели необходимо, ввести показатели эффективности маршрутной сети с целью создания, планирования оптимальных маршрутов сетей, допущения разумного дублирования, основанного на расчетах пассажиропотоков. Разработать рекомендации или нормативы по определению цены единицы работы, предусмотренной контрактом.

Общественный транспорт, кроме рыночных механизмов, должен быть подвергнут также государственному регулированию и контролю. Необходимо ввести жесткий контроль за работой перевозчиков, исполнением контрактов в части использования типа подвижного состава, количества транспортных средств, интервалов между ними, качества обслуживания пассажиров по сбору средств за проезд, соблюдение расписания, маршрутов, также режима труда и отдыха водителей, которые нас обслуживают.

Городскому электрическому транспорту присуща своя специфика, определяемая его конструктивными особенностями, технологией основных производственных процессов. Наличие собственной транспортной инфраструктуры, пути и тяговые хозяйства ставят на сегодняшний день при действующем 220-м законе электротранспорт в неравные финансово-экономические условия с иными перевозчиками.

Данные особенности в действующей редакции, как я уже сказал, никак не учитываются. Регулирование всех перевозок на единых условиях создает конкурентные преимущества автотранспорта. Более того, Газель, по сути, «ларек» на колесах, в любом конкурсе по действующему закону выигрывает у трамвая и троллейбуса.

С учетом технологических особенностей создания и эксплуатации городского электрического транспорта, мирового опыта развития транспортных систем крупных городов, городская сеть ГЭТ должна быть вне конкурса, как и метрополитен, служить каркасом всех пассажирских перевозок.

С целью обеспечения здорового экономического развития городов России, обеспечения качественной жизни и привлекательности городов, необходимо обязать органы власти всех уровней предоставить гарантии и

контролировать качество, эффективность транспортного обслуживания населения в городах. В том числе с использованием наиболее эффективных технологических перевозок, обеспеченных трамвайным и троллейбусным транспортом.

Еще раз я бы хотел, к примеру, западных городов, западных курортных, горных городов. Там охотно люди платят за воздух, за посещение этих городов, в которых, кроме транспорта, нет ничего. Там есть налог на воздух. И это нормально, это тенденция и реалии нашего времени.

В целях технического, технологического развития городского электрического транспорта, как подотрасли транспорта, необходимо отнести к ведению Министерства транспорта России не только функции по организации перевозок, но и задачи по строительству и модернизации инфраструктуры, внедрению современного подвижного состава, новых технологий энергосбережения.

Уверен, что поддержат и присутствующие здесь руководители Министерства транспорта, потому что необходимо иметь в одних руках. Когда это в одних руках, тогда можно решать вопросы.

Поэтому просим внести соответствующие изменения и дополнения в Проект стратегии развития автомобильного и городского пассажирского электрического транспорта на период до 2030 года, который сейчас разработан Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта по заказу Минтранса России.

Уважаемые коллеги, профессионалы городского электрического транспорта уверены в том, что без создания целевой программы развития городского электрического транспорта, без гармоничного развития всего общественного транспорта невозможно восстановить нормальное обеспечение и разумное обеспечение транспортом наши города.

Программа развития городского электрического транспорта, в том числе послужит локомотивом развития предприятий, создающих и способных создавать подвижной состав и оборудование для обслуживания инфраструктуры ГЭТ.

Мы надеемся, что сложившаяся в отрасли ситуация не останется без внимания. Готовы подробно дополнительно доложить и членам Общественной палаты, Президенту, Правительству Российской Федерации наше видение путей выхода из кризиса.

В заключении хотелось бы процитировать крылатую фразу Энрике Пеньялоса, известного урбаниста и экс-мэра колумбийской столицы Боготы: «Развития страна – это не та, где у бедных есть машины, а та, где богатые ездят на общественном транспорте».

Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо, Василий Андреевич, интересный ваш заключительный аккорд.

Я в своем выступлении, коллеги, забыл сказать о том, что по результатам нашего сегодняшнего обсуждения будет принят проект

рекомендаций из ваших предложений, которые вы выскажете. Поэтому ваши выступления должны содержать четкие предложения по тому, что нужно сделать, которые лягут в основу этого документа после доработки, которая будет направлена в директивные органы из Общественной палаты.

Слово предоставляется Мусину Марату Тимербаевичу, первому заместителю главы администрации города Стерлитамак.

Приготовиться Швецову.

- (Мусин М.Т.) Добрый день, уважаемые коллеги. Я прошу поставить презентацию.

Уважаемые коллеги, я думаю, что те проблемы, которые существуют у нас в городе, они присуще и для других городов. Хотелось бы сказать, наш город очень насыщен сегодня предприятиями промышленности, особенно предприятиями химии и нефтехимии.

Понятно, что такая насыщенность предприятиями химии не могла не сказаться на экологической обстановке в городе. Для сведения скажу, что сегодня в атмосферу у нас выбрасывается порядка 90 тысяч тонн вредных выбросов. Из них порядка 47% – это доля транспорта.

В этих условиях, естественно, встает речь об экологическом виде транспорта, а именно, в частности в нашем городе отдается предпочтение троллейбусному движению и его развитию.

С появлением на рынке несанкционированного частного извоза доходность Стерлитамакского троллейбусного управления значительно уменьшилась. На этом слайде можно увидеть, за последние пять лет доходы предприятия снизились на 33%, окупаемость перевозок снизилась на 32%. Хотя доля бюджетных ассигнований увеличилась на 49%, тем не менее, троллейбус по-прежнему остается убыточным. Физический износ подвижного состава сегодня достиг более, чем 90%.

Какие проблемы финансирования предприятий городского электротранспорта сегодня? Монетизация льгот на транспорте привела к отмене федеральных субвенций, переложив бремя компенсаций затрат на бюджеты субъектов Российской Федерации. Те вынуждены были сократить число льготников по региональному перечню, передали ответственность по цепочке муниципалитетам.

Что мы видим, опять же, на примере нашего города. Если еще в 2010 году, вы видите, доля местного бюджета составляла почти пятую часть собранных налогов, то сегодня это 15,4%. Для сведения также скажу, что сегодня город налогов всех собирает 13 млрд, в городе сегодня остается 2 млрд рублей. Это при том, что 60% бюджета занимает доля образования, это бюджетная сфера, не говоря уже о социальной и жилищной политике.

Полномочиями в области транспорта и организации транспортного обслуживания Федеральный закон 131-й нас наделил, а источников финансирования нет. Поэтому, говоря о необходимости в экологическом транспорте, большой вместимости, троллейбусах, электробусах, надо отметить, что без государственной поддержки нам не справиться.

Для обеспечения качества жизни населения и стабильного развития городов регионов Российской Федерации необходима надежно функционирующая система общественного транспорта.

Решение этой проблемы в числе других находится в компетенции государственной власти. следовательно, организация общественного транспорта должна строиться на основании государственного регулирования и контроля, что и подтверждает принятый Федеральный закон №220.

Тем не менее, остался важный и существенный фактор, сдерживающий развитие городского электротранспорта. Все полномочия по организации пассажироперевозок закон отдает муниципальным и региональным властям. Те, в силу разных финансовых возможностей, не могут поддерживать и развивать электротранспорт в полном объеме. Следовательно, по-прежнему не будет обновления подвижного состава. Мы будем видеть такой кошмар на наших улицах.

Какие предложения? Считаем, что для недопущения подобной ситуации необходимо разработать и внедрить государственную целевую программу на развитие транспортных систем и городов. Это подвижной состав, диспетчеризация. Также принять отдельный Федеральный закон «О развитии городского наземного электрического транспорта», в котором будут отражены механизмы финансирования и развития отрасли городского электрического транспорта.

Спасибо за внимание.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо, Марат Тимербаевич. Эта картинка первая произвела на всех впечатление, когда показали панораму застройки технической. Ни одного дерева не видно, ни кустика, одни технические заводы, цеха и так далее. Это впечатляет.

Слово предоставляется Швецову Евгению Александровичу, генеральному директору Акционерного общества «Кемеровская электротранспортная компания», город Кемерово.

Приготовиться Дранишникову.

- (Швецов Е.А.) Добрый день, уважаемые коллеги.

Второй раз мне доводится выступать на достаточно таком серьезном уровне. хочется обратить ваше внимание на то, что сегодня общественный транспорт и электротранспорт находятся в крайне тяжелой ситуации.

Для начала, давайте просто разберемся, что представляет из себя общественный транспорт, какова его роль, его масштабы в рамках страны.

По данным Росстата, я еще раз повторю цифры, в 213 предкризисном году всеми видами транспорта, работающего по расписанию, перевезено 19 млрд 628 млн пассажиров. Городской наземный транспорт выполнил основной объем этой гигантской работы. троллейбусы, трамваи и городские автобусы в 2013 году перевезли 12 млрд 542 млн человек.

Для сравнения, железнодорожный, воздушный и водный транспорт вместе перевезли 1 млрд 183 млн пассажиров. Это меньше, чем перевозят трамваи, это меньше, чем перевозят троллейбусы.

Совокупная доля железнодорожного, воздушного, водного транспорта в пассажирских перевозках не превышает 6%. Тогда, как доля общественного транспорта, транспорта, так называемого, местного значения в российских пассажирских перевозках составляет 77%.

В сложившихся на сегодняшний день в городском общественном транспорте ситуация однозначно показывает, что в организации работы общественного транспорта, в том числе городского наземного электрического транспорта, должно принимать заинтересованное участие государство и федеральный бюджет, а не только муниципальные образования.

Евгений Дмитриевич сказал здесь в своем выступлении, да, были 1990-е годы, да, было то время, когда транспорт оставался вообще бесхозным. Было принято решение передать его муниципалитетам, абсолютно неподготовленным, не то что с точки зрения организации его, но еще экономически не имея никаких возможностей для содержания и развития его.

Мы сейчас понимаем, что в одиночку муниципалитетам не под силу создать условия для предоставления транспортных услуг населению и профинансировать эти услуги так, как предусматривает федеральный закон 131-й ФЗ от 6 октября 2003 года «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Одной из основных проблем, с которыми сталкиваются предприятия городского электрического транспорта, является хроническое недофинансирование выполненной работы со стороны основного заказчика – муниципального образования, и устранение государства от решения данной проблемы.

Недофинансирование возникает по двум причинам. Во-первых, планово-расчетный тариф, по которому производится оплата, в каждой территории рассчитывается по-своему. В большинстве случаев он не соответствует себестоимости перевозок. Поскольку муниципалитеты испытывают крайний дефицит денежных средств. У них нет заинтересованности рассматривать его в полном объеме. Потому что нет возможности его оплачивать.

Во-вторых, даже та доля, которая оплачивается, она оплачивается со значительным опозданием. Все по той же самой причине.

В 2010 году по поручению председателя Правительства Российской Федерации Владимира Владимировича Путина с целью корректного определения цены и единицы транспортной работы, предусмотренной муниципальным контрактом в сфере пассажирских перевозок по регулируемым тарифам, началась разработка Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

В 2013 году документ с таким названием введен в действие распоряжением Министерства транспорта. Для региональных властей и

органов местного самоуправления подобные ведомственные акты не носят обязательного характера. Рекомендательный характер этих нормативных документов позволяет на практике их не применять. Ведь, в них разработчики учли все необходимые затраты. О чем уже здесь говорилось.

В последние годы муниципалитеты в одностороннем порядке произвольно снизили оплату муниципального заказа. Это мотивировалось объективными экономическими трудностями. В итоге, даже там, где в свое время в расчетах с транспортниками заказчик пытался исходить из принципа экономической обоснованности, сегодня правит бал иной принцип – принцип остаточного финансирования.

Результат не замедлил сказаться. Сегодня работа муниципального транспорта превратилась в экономический нонсенс. Когда расчетный тариф экономической не обоснован и ниже себестоимости, банкротство транспортного предприятия объективно предопределено.

Как в таких условиях может стабильно и безопасно работать общественный транспорт, оказывая качественные услуги? Если еще немножко добавить, он влияет и на миллионы тех пассажиров, которые сегодня мы перевозим. На их настроение, на их работоспособность. Когда человек, едя на работу, останавливается на трамвайном перегоне, выходит из трамвая, потому что он просто сломался, идет пешком, наверное, это никого не красит, в том числе нас.

Можно говорить о том, что сегодня во всех крупных городах Урала, Сибири и Дальнего Востока общедоступный транспорт находится в предбанкротном состоянии. Этот цикл регулярно повторяется с небольшим промежутком времени. Создается транспортное предприятие, формируются долги, погашение их невозможно, далее банкротство.

В этой связи у нас есть предложение. Законодательно на федеральном уровне закрепить обязательность использования субъектами Российской Федерации, муниципальными образованиями Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. При определении цены единицы транспортной работы, предусмотренной муниципальным контрактом в сфере пассажирских перевозок по регулируемым тарифам, также при определении предельной стоимости одной поездки.

Установить обязательность использования вышеуказанного документа органами местного самоуправления при расчетах с перевозчиками любых форм собственности за выполняемый муниципальный заказ. Правительству Российской Федерации принять необходимые меры для долевого участия в финансировании субъектов федерации на цели, связанные с эксплуатацией общедоступного общественного транспорта, в том числе наземного электрического транспорта.

Вторая важнейшая проблема городского электрического транспорта, о которой здесь уже немножко говорилось – это многолетнее

недофинансирование перевозок льготных категорий пассажиров из федерального и регионального бюджета.

В трамваях и троллейбусах льготники на сегодняшний день составляют более 60% пассажиров. Для российских городов характерна ситуация, когда расходы на перевозку льготных категорий пассажиров в полном объеме в бюджет даже не закладываются.

Для формирования объема расходов по этой статье действует усредненный показатель –10 поездок одного льготного пассажира по городу в течение месяца. Учет истинного количества льготных поездок не производится или не во всех городах производится.

В городском транспорте Екатеринбурга, Новосибирске все поездки льготных категорий пассажиров учитываются, благодаря широкому распространению электронных карт. К концу 2015 года в этих городах, как и в других, долги бюджета по оплате перевозок льготных категорий пассажиров стали исчисляться сотнями миллионов рублей.

Полагаем, что для исправления ситуации следует законодательно на федеральном уровне предусмотреть в качестве меры социальной поддержки граждан, имеющих право на получение социальных услуг, в соответствии с Федеральным законом от 17.07.1999 года №178 «О государственной социальной помощи», предоставления льгот по плате проезда на всех видах пассажирского транспорта исключительно в виде денежных компенсаций.

Это решит очень много проблем, которые сегодня есть не только в электротранспорте, но в целом в общественном транспорте. Для этого внести поправки вышеупомянутые в Федеральный закон и привести в соответствие с этим поправки регионального законодательства.

Установить обязанность оплаты проезда в полном объеме для всех, без исключения, категорий пассажиров. При этом, предусмотреть обязательное введение безналичных систем оплаты за проезд в подвижном составе городского электрического транспорта.

Третье – сформировать действенный эффективный механизм контроля за оплатой проезда в общественном транспорте. Сегодня, можно сказать, такой механизм фактически отсутствует.

Можно дальше еще продолжать говорить, но, учитывая короткий регламент, я хочу надеяться, что сегодняшнее мероприятие принесет какую-то действенную помощь нам, электротранспортникам, и всему общественному транспорту.

В заключение, хочу поблагодарить всех присутствующих за заинтересованность в эффективном решении острых вопросов, от которых сегодня зависит существование пассажирского транспорта российских городов, за понимание важности обсуждаемой нами проблемы.

Спасибо за внимание.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо, Игорь Александрович, за Ваше выступление.

Приглашается Дранишников Максим Владимирович, генеральный директор муниципального предприятия города Нижний Новгород. Приготовиться Иванову из города Минска.

- (Дранишников М.В.) Добрый день, коллеги.

На сегодняшний день наше предприятие электрического транспорта является, действительно, важнейшей частью инфраструктуры любых городов. Часть приоритетных моментов, которые не были озвучены, помимо тех проблем с Газелями, о которых ни раз говорил председатель МАПГЭТ.

На сегодняшний день трамвай и троллейбус перевозит на своих площадях, в сравнении с метро, следующее предприятия, которое проявляет максимальную провозную способность. Только метро под землей, а сверху это единственный, кто может перевезти максимальное количество людей – трамвай.

Помимо этого, по сравнению с автотранспортом, средняя скорость движения при правильной организации тоже гораздо больше именно у трамваев и троллейбусов. Тезисы эти подтверждают ряд других городов, не только городов, а именно зарубежный опыт, о котором говорилось.

С 1990 года во многих странах Европы после закрытия (упоминался такой момент) трамвайного движения, троллейбусного снова шло его открытие и возрождение. На сегодняшний момент каждый год две-три новые трамвайные системы, по информационным каналам мы видим, открываются в странах, уже развивающихся Америки, Азии, Африки.

Фактически, готовясь к этим слушаниям, мы проанализировали опыт, цифры наших коллег с 1990-го по 2015 год. Больше половины предприятий откликнулись, дали эти цифры по нашим инфраструктурным моментам. Были оценены трамвайный подвижной состав, троллейбусный подвижной состав и часть инфраструктуры.

Цифры получились следующие. Контактная сеть с 1990 года по России выросла на 4%, но общая протяженность трамвайных путей снизилась на 13%. В некоторых городах по России протяженность трамвайных путей выросла более, чем на 20%. Хотя, в это же время, непосредственно капитальный ремонт трамвайных путей стал требоваться более, чем на участках, увеличенных в три раза. То же самое происходит с контактной сетью.

Количество тяговых подстанций, да, города развиваются, динамика имеет место быть развитию, строятся новые микрорайоны, увеличилось, в целом, по стране, по данным респондентов, с 624 подстанций до 724. Хотя, мы понимаем, что в это же время те тяговые подстанции, которые у многих есть, построены были еще до Великой Отечественной войны, на сегодняшний момент их капитальный ремонт, реконструкция этих тяговых подстанций возросла фактически до 50-60% в некоторых городах. Они требуют элементарной модернизации и замены.

Такая же картина складывается по подвижному составу. Если взять подвижной состав, то старение его произошло, по трамваю в 3,5 раза, а по троллейбусу в два раза.

Я поясню эти цифры. Если в далекие 1990-е расчетный показатель, характеризующий удовлетворенность в обновлении, определялся по численность вновь приобретенного подвижного состава, он составлял по трамваю в целом по России 102%. Это говорит о том, что та система, которая была, она была правильной и закономерной. По троллейбусу было 103%.

На сегодняшний день эта потребность в обновлении составляет, удовлетворенность в обновлении снизилась более, чем в три раза. У нас по трамваю сейчас 29% всего удовлетворено, а по троллейбусу – 32%.

Получается так, что потребное обновление мы уменьшили в три раза, а объем пассажироперевозок, из тех данных, о которых я говорил, где сократилось незначительно часть контактного провода где-то, где-то пути сократились, уменьшился всего на 35% объем перевозок. Обновление подвижного состава уменьшилось в три раза.

Фактически, у нас сейчас получается картина следующая, что сделайте меньше работы на треть, что произошло за эти 25 лет, а получать будете меньше в три раза. Это ситуация на наших предприятиях. Фактически, та оптимизация, которая была проведена за последние 25 лет. Можно ее так обозначить.

Как уже говорилось, наша с вами отрасль, сходя из этих цифр, нуждается в государственной поддержке. Поддержка эта необходима не на муниципальном, а, действительно, на федеральном уровне.

На недавнем визите нашего премьер-министра на Тверской вагоностроительный завод из его уст прозвучал тезис, наверное, многих из нас с вами напугавший. О запрете эксплуатации подвижного состава сверх установленного срока.

Если этот тезис действительно относился только к нашим богатым коллегам-железнодорожникам, можно за них только порадоваться. Если это будет относиться и к нам с вами, то в день начала действия такого законодательного акта большинство из нас должны будем закрыть наши предприятия. Потому что все, что мы с вами делали, у нас была возможность поддержать на коленях наш подвижной состав, это за счет того, что мы делали капитально-восстановительный ремонт.

Понятно, что каждый из нас делал этот ремонт, модернизируя где-то тяговые приводы, где-то только внешний облик менял трамваев. У каждого была разная степень. Значимость его для нас очень важна на сегодняшний момент.

Если исполнительная власть не решает наши с вами проблемы по обновлению подвижного состава, не эффективно использует наши с вами фонда амортизации, которые у всех начисляются. Как говорили, понятно, есть трудности в бюджете, а бюджет их оплачивать не может, ни каким

образом помогать. То предприятия лишаются права на выживание в дальнейшем.

Поэтому я предлагаю, разумная модель программы обновления, учитывающая интересы предприятий ГЭТ и производителей подвижного состава, могла бы стать следующая. Во-первых, нужно обязать производителей определять срок эксплуатации подвижного состава до обязательного капитально-восстановительного ремонта, который должен получить статус важнейшей технической характеристики, утверждаемой той же самой НВК, нам с вами известной.

У нас тогда получится некий классический компромисс. Либо производитель будет делать подвижной состав, и выигрывать, кто будет заявлять, чем больший срок. Один будет говорить: 15, 20, 30 лет будет ходить мой трамвай, троллейбус. В этом случае он себя поставит в тяжелую ситуацию. соответственно, мы 30 лет ничего у него не будем покупать.

Второе – регламентировать законодательные инструменты, контролируемые технические требования к узлам и агрегатам подвижного состава после проведения КВР. Назначить срок продления возможной эксплуатации после КВР.

Определить максимально возможное количество капитально-восстановительных ремонтов. Тем самым максимально разрешенный срок эксплуатации подвижного состава, после которого только списание.

Что сегодня происходит? Предположим, эксплуатационный срок трамвая 20 лет, максимальное число КВР – два. Продление ресурса по КВР средний, который у нас у всех есть – 10 лет. Сверстать на государственном уровне программу подобную, обладая этими данными, в принципе, ничего сложного нет.

Дальше, у Правительства появится инструмент. Если нет средств в бюджете, могут нам предложить сделать очередной КВР. Как только появляются средства в бюджете, запускается отечественный производитель, поставляется тот же самый подвижной состав. Это же можно прописать официально.

Таким образом, КВР, во-первых, приобретает официальный статус, как наиболее экономичный способ обеспечения безопасности пассажирских перевозок в период между профинансированием на федеральном уровне, гарантированием поставщикам нового подвижного состава.

Уже говорилось, что должен быть государственный протекционизм. Хотелось бы, чтобы он был на всех уровнях власти, как федеральной, так и субъектов федерации, доходил именно до муниципальной.

Такие моменты, связанные с закрытием, когда муниципалитеты принимают решение по закрытию трамвайного движения, я считаю, что это должно выноситься на уровень федерации. Потому что трамвайные пути и троллейбусные линии – это огромная инфраструктура, состояние страны, а не муниципалитетов тех, которые есть на сегодняшний момент.

Помимо этого, я хотел бы коротко озвучить, что на сегодняшний момент мы с вами все столкнулись со своеобразным произволом энергетиков. Когда мы, предприятия, осуществляющие большую часть льготных перевозок, получаем тариф на электроэнергетику по таким же рыночным расценкам, как для всех других потребителей, коммерчески, частных – любых.

Фактически, мы этот же тариф вкладываем в стоимость своих перевозок, перевозим тех же самых наших льготников. Почему мы ушли от этого? Почему нам сейчас при переходе полностью на нерегулируемые тарифы не вернуться к вопросу для электротранспорта, чтобы это было регулируемый тариф.

Упущение, еще хотел обратить внимание, есть у нас с вами 44-й закон. понятно, каждое предприятие разработало у себя, в соответствии с 223-м Федеральным законом, программу закупок. Но эти федеральные акты предписывают очень жестко открытую конкуренцию. Если, допустим, у нас есть исторически сложившиеся моменты, что предприятия имеют инфраструктуру, один тип подвижного состава, полностью, все ремонтные места, все выполнено под один тип. Но мы вынуждены проводить процедуры, у нас побеждает, непонятно, какой производитель. В этих моментах нужно обратно развернуться.

Фактически, производитель отказывается восстанавливать новую инфраструктуру для себя, а предприятия на месте вынуждены, что им нужно делать полную инфраструктуру под этого производителя.

Эти моменты, хотелось бы, чтобы нашли отражение. Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо, Максим Владимирович. Свои предложения сделайте в виде рекомендаций проекта, нам передадите.

- (Дранишников М.В.) Еще я хотел бы напомнить, что в мае, помимо 135-летия первого трамвая, который был просто произведен, в мае будет в Нижнем Новгороде 120 лет запуска первого регулярного российского трамвая. На нижегородской земле это состоится на ярмарке. Я всех хотел бы пригласить на это мероприятие, принять участие. Рад вас буду видеть на нижегородской земле.

Еще хотел бы обратить внимание Правительству, революция в Чили началась с забастовок электротранспортников. Давайте нас не будем доводить до этого.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо.

Уважаемые коллеги, мы прослушали представителей Стерлитамака, Кемерово, Нижнего Новгорода. У нас в гостях здесь из города Минска господин Иванов Леонид Семенович, который длительное время занимался проблемами городского транспорта в городе Минске. Мы его попросим в течение пяти-семи минут рассказать, как решаются там проблемы. Пожалуйста.

- (Иванов Л.С.) Вы многие меня знаете, потому что я 40 лет в этой отрасли. Самый знаменитый год – 1990-й. Я до того времени работал

начальником трамвайно-троллейбусного управления города Риги. Много, чего сделал по тарифам в те времена, когда у нас шла болтология.

До 1990 года, я хочу напомнить, что руководители городов, муниципалитетов считали за честь участвовать в развитии городского транспорта, в открытии маршрутов и их развитии. Вот, какой был 1990 год.

Что после 1990 года? Я скажу, что я лично сделал, что в Белоруссии уже решено, что в России до сих пор обговаривается.

Первое – в 1992 году на Сече городского совета, когда все разваливалось, спросили, что будем делать с трамваями, троллейбусами, метро. Я предложил мэру: все должно быть коммунальной собственностью. С 1992 года с Минска и Белоруссии весь транспорт находится в коммунальной собственности. Сегодня, я скажу, что в Белоруссии нет ни одной подвижной единицы с истекшим сроком службы. Все новые трамваи, троллейбусы, автобусы и метро. Все производим, кроме метро.

Консолидируется бюджет. Это республиканские деньги, муниципальные деньги, это и амортизационные начисления, все собирается. Все запланировано в бюджет на следующий год.

С 1992 года это не изменилось. Что трудно сделать России, чтобы это принять? Почему должны закупать, один мэр дал два трамвая, один троллейбус, один фонд то-тио выделил. Не надо унижать транспортников. Надо разделить, для чего транспортники, для чего город. Транспортники – это эксплуатационники, они должны дать транспортную работу. Собственность и всю коммунальную структуру должен город иметь. Он должен за это отвечать.

Это конкретно надо прописать, довести даже до Путина, что такое безобразия над кончат. Каждый мэр должен думать, как купить ему подвижной состав.

Вы поняли, что сейчас с 1992 года. Второе – я настоял, это было время в Минске, хотели трамваи убрать. Трудно было, нервы потрепал. И тут, когда с вами беседовал, всегда было много вопросов, что ты там делаешь. Я могу и сейчас сказать: у нас принято, развивается город – развивается транспортная система, никому не мешать.

Я видел, фотографию показывали, Кемерово, маршрутки едут туда, сюда. У нас этого нет. Метро – основной вид транспорта в Минске. Трамвай, считали, нет. За последние 10 лет поняли, что трамвай стоит дешевле. За последних 10 лет, трудных в финансовом положении трамвай развивается в Минске. Изменилось, от спальных ушли, сделали нормальный трамвайный путь. Сейчас два вида транспорта: метро и трамвай – основной перевозочный процесс. Троллейбус и автобус – подвозные виды транспорта. Основные маршруты, где не можно решить, трамваи и автобусы большой вместимости.

Все маршрутки работают только там, где нужно городу. На рынок, туда, сюда. Залицензированные маршруты. На этих только маршрутах можно работать. Такого безобразия, чтобы по рельсам маршрутки ехали вместе, мешают, такого нигде нет у нас. Это тоже можно решить. Четко и ясно

занести в федеральный закон. мы просто должны вернуться к тому, что было у нас хорошее.

Дальше скажу вам. Мы никогда не выйдем, пока не будем унижать транспортников, из этого положения. Тарифы. Я уже дошел бы до тарифов в те времена. Единственное, почему мы остановились – потому что в республике принята социально ориентированная модель развития.

Поэтому в нынешнее время тариф в Минске утверждает Минский Горисполком. Тарифы в республике – Министерство транспорта. Рассчитаны и занесены в бюджет. Не так, как у вас: в одном городе 10, в другом 15 рублей, как какому мэру захочется. Нет, дорогой товарищ, рассчитали, Минтранс должен сделать в Российской Федерации методику. Исходить: города, Санкт-Петербург и Москва отдельно. Они всегда, и в советское время, были отдельно. Дальше, миллионники. Следующие, 500 тысяч и 250 тысяч. Вот она методика.

Дальше, хотите вы возить льготников, пожалуйста, за свой счет. Я вам скажу, в 1987 году в Риге дошел до того – депутатов возить. Мне один день не заплатили. Мой коллектив должен был не получить премии. Я всю контрольную службу, за один день отобрал все депутатские удостоверения в городе. Меня в Горком партии: что ты наделал? Я говорю: деньг на бочку, удостоверения отдаю. Перечислили деньги, я отдал, все рассмеялись. В чем дело? Я говорю: не надо обманывать. Все должны знать, и транспортники, все должны это знать.

Каждому министерству, афганцы, пожалуйста, инвалиды, пожалуйста. Всем выделяются деньги на льготы для транспортников. Пусть они заплатят, сделают удостоверения. Мы признаем все удостоверения, которые они покажут. Но они должны заплатить.

В Риге в те года все платили мне, все. Это можно сделать. Тогда мэры, которые сейчас приходят, их будут выбирать, люди хорошие, достойные. Но он должен знать: вот мой карман, транспортники – это я заплатил, остальное – я хочу дать льготу, я за свой счет.

У нас в Белоруссии уже льготников нет, но тарифы сейчас утверждаются так, но все внесено в бюджет. Поэтому транспортники все обеспечены.

Что хочу сказать, чтобы не в одну калитку: дайте нам, дайте нам. Надо подумать о себе. Мне неприятно со стороны смотреть, когда ноют транспортники, а сами, есть, которые экономят, есть, которые не экономят. Для чего я эти поднял тарифы? Тарифы должны быть обоюдны.

Я в городе ввел заказ работы. Как это было? Так как я производственник, я знал, у меня много женщин работало. Одни шли беременные, надо отпускать, я днем пустил их на троллейбус, они понакатали километров. Кому они нужны были, эти километры?

В Минске я пришел и ни одного, заказал троллейбус, за него и платил работу. Что это обязывало? 1976 год, работал начальником депо. В Латвии в

то время сократили людей. У меня в депо было два экономиста. Я сейчас смотрю, в депо по 17 экономистов. Разве можно это держать?

Тарифы должны четко определить, чтобы начальник транспортной организации и сэкономил деньги, и дал своему коллективу. Должна быть экономическая регуляция.

Поэтому на сегодняшний день, как бы вы ни подносили и ни рассказывали, что в вашем городе. На общественных слушаниях каждый показывает город, сколько, где, что. Да ваша это проблема? Без вас он строился. Сделайте так, чтобы вам было четко написано.

Я, как гость, но пускай меня услышат и внесут в Российскую Федерацию такие схемы развития. вернуть мэров на свои места, чтобы они задумывались, что у нас есть простые люди, которые хотят ехать, а не в этих городах сейчас давиться.

Извините, пожалуйста.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо, Леонид Семенович, за Ваше интересное выступление. Я думаю, что Вы завтра на площадке выставки продолжите обсуждение этого вопроса со своими коллегами.

Учитывая, что мы буквально недавно отметили 20-летие нашего союзного государства Россия-Белоруссия, с чем я вас всех поздравляю, наверное, нам надо более внимательно смотреть на те положительные процессы, которые проходят в Белоруссии, которые в России вполне приемлемы, можно их применять. Надо просто не считать, что мы самые умные, а есть люди и умнее нас, которые вперед уже давно ушли в некоторых вопросах. Не только в Белоруссии, но и в других наших бывших союзных республиках.

Поэтому спасибо Вам за выступление.

Я думаю, что, господин Михайлов, прокомментируете Вы, как Москва на этом фоне выглядит, что планируется сделать. Интересно будет.

- (Михайлов Е.Ф.) Во-первых, большое спасибо коллегам из Минска. На самом деле, все правильно сказали, очевидно. Все начинают сейчас с жалоб на деньги, на финансирование, про экологию говорить.

Давайте про экологию. В Москве влияние общественного транспорта наземного сейчас на экологию 1% от потока машин. 1% выбросов приходится на общественный транспорт. 99% – на прочие.

О какой экологии мы можем говорить, с точки зрения серьезного влияния, если средний выброс Мосгортранса автобусного парка, у нас Евро-3,5, с учетом инфраструктуры, а парка в Москве Евро-1,5, то есть не достает даже до двух. О какой экологии мы, по большому счету, говорим. Если мы сейчас даже все автобусы заменим на троллейбусы или все уберем, ничего глобального, с точки зрения экологии, не поменяется.

Когда выставляете этот тезис, коллеги, даже, когда вы разговариваете со своими мэрами. Приходит человек, начинает считать, с точки зрения ситуацию показывает, что за ситуация в доли процентов вопрос в целом.

Москва – это не самый плохой по экологии выбросов автотранспорта город в Российской Федерации, не самый плохой.

Поэтому, при всем уважении, этот тезис поднимается только тогда, когда мы хотим какую-то политическую историю решить. С точки зрения любой ситуации мы этот вопрос никогда не решим.

Маршрутки. Правильно говорит коллега из Минска: мы, что, этих людей не знаем, которые вышли на маршруты? Мы, что, не знаем, кто это выходил? Мы, что, не знаем, что специально принимались решения, потому что в советские годы был спрогнозирован, как наиболее пассажироемкий вид транспорта, который ходил.

Там лобовой нал. Мы, что, не знаем, кто эти люди? Они в каждом городе. Вы все их знаете. Вы так говорите про них, как будто кто-то посторонний. Нет, вы все их знаете. Вы знаете каждого этого человека, и они уважаемые люди. Вы с ними здороваетесь у себя в городах. О чем вы говорите сейчас все, когда вы жалуетесь на этот общественный транспорт? Вы с ними здороваетесь, встречаетесь, общаетесь. Они, по большому счету, открывают двери в вашу администрацию ногами.

В Москве ситуация была изначально немножко другая. В том плане, что маршрутки появились, чтобы сохранился остов общественного транспорта.

Сейчас был отыгран конкурс. Присутствует коллега Дмитрий Валентинович Пронин с Департамента транспорта. 15 мая начинается массовый выход компаний на работу по транспортной работе. Заказ транспортной работы, расписание, большой пятилетний контракт. Для нас это – благо.

Ключевой принцип – это прекращение конкуренции на маршруте, как в Питере. Если есть транспорт, все, на маршруте может быть один перевозчик, один вид транспорта, не может быть их два, не может быть конкуренции за пассажира, кто быстрее его заберет. Особенно, когда один собирает за нал, другой – за городской билет.

Эта ситуация не вчера родилась. Все прекрасно знают причинно-следственную связь. Все это знают, абсолютно. Ни для кого здесь не новость, когда мы рассказываем про бедственное положение. Да мы сами его создали. Мы во многом сами его создали, с точки зрения нормативных вещей. Мы всех этих людей знаем. Мы ни разу никому из этих людей в регионах, наверняка, не сказали: извини, парень, ты не прав. Мэру не сказали: ты не прав. Конечно, денег не будет после этого. Конечно, это было плохое решение. Сейчас вопрос, что нам дальше делать.

Поэтому следующий вопрос, как в Белоруссии, нет транспорта с просроченным сроком. А, что у нас в России? У нас в России, у нас в Мосгортрансе есть троллейбусы, которые ходят с просроченным сроком. Это в Москве, благополучном городе.

Сколько у нас в России троллейбусных заводов, которые нормально, реально и эффективно работают? Коллеги, вы знаете ответ на этот вопрос. У

нас производство троллейбусов превратилось, прошу прощения у Ивана Котвицкого, он, действительно, много сделал за последние два года на «Тролзе». У нас производство троллейбусов превратилось в полукустарное производство.

У меня один и тот же троллейбус, не совпадают габариты стекол на троллейбусах, которые выпущены в разные годы. Потому что в один год стойку варили в одном месте, а на следующий год – чуть в другом. Я должен замерять каждое стекло прежде, чем направлять о том, какое стекло я заказываю.

Эта ситуация есть по «Тролзе». Эта ситуация была по «Транс Альфе». Она один в один. У меня сейчас выбор по последнему контракту, который троллейбусный, у меня одна модель «Тролзы», когда мы покупали 263. У меня 12 типов размера по составу оборудования, 12 вариантов оборудования в этих 263 «Тролзах», с точки зрения того, что стоит внутри. С точки зрения того, в какой комплектации стоит внутри.

Коллеги, мы даже сейчас решим, эти деньги наберем. Ладно, в трамваях случился прорыв. В трамваях, коллеги из Белоруссии, спасибо вам за «Метелицу». Спасибо за то, что дали этот, на самом деле, большой эффект.

«Трансмашхолдинг» активно развился, очень сильно прошел. Запустил в начале проект, который, к сожалению, не взлетел. Это по локализации «Альстома». Сделали два трамвая, неплохие трамваи. Сделали короткую низкопольную машину, длинную низкопольную машину, которую Василий Андреевич Остряков показывал. Действительно, неплохо. Мы их проверяли. Говорили со слесарями, говорили с водителями. Есть ситуация, связанная с тем, как эту историю развить. Есть потенциал. Мы понимаем, что завтра покупать.

Деньг дадут на троллейбусы, мы, что с вами купим? Мы с вами купи «Мегаполис»? Я думаю, все знают прекрасно, сейчас залезть под новый ЛиАЗ и залезть под новый «Мегаполис», вы увидите всю разницу.

Нам коллеги говорят, сразу скажу: это же машина позапрошлого года, сейчас-то машина во, классная. Мы вот это «во, классная», мэры городов, заместители мэров, начальники предприятий слышим последние 15 лет. Это тоже наша вина.

Я вам сразу скажу, Василя Андреевича внимание обращаю, у нас год назад стоял вопрос, будет ли Мосгортранс в составе МАПГЭТ или не будет. Потому что предприятие МАПГЭТ классные, здорово, 20 лет отметили. Из них эти 20 лет друг к другу в гости ездили, проводили семинары, что-то делали и больше ничего. Мы за 20 лет не сформировали требования к промышленности, с точки зрения качества подвижного состава, который мы хотим иметь. Мы их не сформировали, коллеги, мы – эксплуатационники, мы – транспортники. Мы этого не сделали.

Мы не сформировали требования по качеству агрегатов, которые внутри у каждого троллейбуса, кто, во что горазд. Коллеги, у нас фанеры до

сих пор. Машины 2012 года, регулировка дверей при помощи кусков фанеры делается. Это с завода приходит такая. Коллеги, о чем мы говорим с вами?

Поэтому, конечно, это огромный вызов. Давайте мы вначале сверим, на что денег просить. Да, законодательно, надо говорить о том, что законодательно определить, что не может быть конкуренции на маршруте за пассажира, а только конкуренция за маршрут.

Законодательно определить о том, что должен быть заказ транспортной работы. Коллеги, возьмите московское законодательство, как оно есть, региональное, отнесите себе в регионе, придите к мэру, скажите: вот так надо делать, вот Москва запустилась, почему мы этого не можем. Каждый из вас может.

Коллеги, доходит до того. Мы сейчас списали 140 трамваев. Мы их списали, потому что они нам не нужны, они старые. Мы сейчас организуем работу, у нас трамваи 9-10 лет. Мы их отдавали в регионы по цене около миллиона рублей. Кто-то обратился, кто-то купил у нас эти трамваи.

Кто-то пошел по другому пути. Обратился к губернатору с тем, чтобы он написал письмо мэру Москвы об оказании помощи в виде передачи трамваев. Коллеги, половина из вас даже, извините за выражение, попу от стула не оторвала, даже до губернатора не дошла, с точки зрения того, чтобы это письмо написать.

Мне звонил один коллега, говорит, что такая ситуация, что сделать. Говорю: пишите письмо, если без денег, то так. Ну, это же надо письмо писать, это надо к губернатору идти. Конечно, надо. Если вы на это не способны, у вас ничего не хватит.

Поэтому базовая вещь, первая – мы должны, помимо того, что нормативный документ, помимо того, что, действительно, это запрет конкуренции на маршруте за пассажира, это базовая вещь. Это базовая вещь, которая должна быть. Это за то, чтобы транспорт и был заказ транспортной работы. За то, чтобы был единый билет.

Сейчас нет никаких проблем, кроме амбиций, для того чтобы на территорию любого субъекта был один билет, который принимался во всех видах общественного транспорта. Сейчас система позволяет все это дело делать. Это три базовые вещи, которые должны быть закреплены законодательно.

Дальше, есть опыт Москвы, возьмите его, у себя в регион принесите. Потратьте какое-то время с вашими юристами, разложите, как это может приниматься, как это не может приниматься. И у вас готовая транспортная модель, готовая нормативная модель вашего регионального законодательства, с точки зрения взаимоотношения вас, как транспортников, с вашим мэром. Это можно сделать? Да, конечно, можно.

Мы должны сформировать требования к коллегам-машиностроителям? Правильно, мы, эксплуатационники, но мы получаем все шишки. Мы покупаем, но ерунду мы покупаем, коллеги, честно говоря. Все же знают все проблемы. Что повторять? Это же как боли крик у каждого.

У меня люди – троллейбусники, заядлые троллейбусники, они проработали, они идейные. Они спускаются в яму, смотрят на троллейбус, автобус, они становятся автобусниками. Сергей Игоревич, выходец из Ижевска. Он же реально проработал два года в Тушино, говорит: я сейчас поработал, я становлюсь автобусником, с проблемами столкнулся, с точки зрения сервиса. У меня сейчас автобус современный заходит шесть раз в год на плановое ТО и все. Если ему стекло не разбили, краской не измазали, ничего не порезали, он заходит шесть раз в год на ТО. Его больше в ремзоне не видят.

Коллеги, сколько раз заходят у вас на ТО трамваи, троллейбусы по нормативу – 50 раз в год. Шесть раз – 50 раз. Кто-то об этом думал? Нет. Мы как-то сформировали претензии или стандарты даже постепенного перехода. Это не одноразово. Потому что коллеги тоже должны готовиться. Об этом надо думать.

Вам надо сформулировать историю. Мы, как отраслевое сообщество, должны эти требования сформировать. Давайте перестать жаловаться. Может, завтра нам деньги дадут. Сидит уважаемый коллега из Минтранса. Завтра пойдет к министру, выбьет эти деньги, что мы получим? Сваренный из черной стали кузов, вручную, на глазок.

Эти важные вопросы, мне кажется, на них надо сориентироваться. На этом у меня все. Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо, Евгений Федорович.

Я должен сказать, уважаемые коллеги.

- (Михайлов Е.Ф.) Извините, коллеги, забыл. Если уж пошли даты, сегодня 6 апреля 117 лет московскому трамваю. Официальная дата запуска. 117 лет. День совпал.

Соответственно, 16 апреля мы проводим парад ретро-трамваев здесь в Москве, огромное мероприятие. В прошлом году было более 200 тысяч человек на Чистых прудах. Все Чистые пруды отданы любителям трамвая. У кого получится, заходите.

- (Иванов Л.С.) Для Москвы. Сейчас три месяца уже стоит «Белкоммунмаш» с прекрасными троллейбусами, не может вам продать. Они не дорогие.

- (Михайлов Е.Ф.) «Белкоммунмаш» имел возможность выйти в ноябре-декабре на конкурс и не вышел.

- (Казанцев Е.Д.) Поехали, уважаемые коллеги. Я должен, что, единственное, сказать. Евгений Федорович очень хорошо рассказал нам на фоне минских всех достижений, будем говорить.

Я должен сказать вам вот, что. Сегодня Ассоциация горэлектротранспорта избрала нового исполнительного директора, избрала нового первого вице-президента Ассоциации, господин Ткачук Борис Иосифович, который является первым заместителем у господина Михайлова в Мосгортрансе. То есть Ассоциация сегодня обновилась, для того чтобы решать вопросы, которые у нее есть.

- (Остряков В.А.) Год назад первого заместителя избрали из Мосгортранса.

- (Казанцев Е.Д.) Даже год назад, но он все равно новый пришел заместитель из Мосгортранса, который сегодня является лидером в стране, во всяком случае в этих во всех вопросах. Правильно? Наверное, надо с него брать пример.

Что я вам предлагаю? Что будет записано в рекомендациях. Мы сегодня не зря проводим это в Общественной палате Российской Федерации. У нас в каждом регионе есть Общественная палата. В каждом регионе есть, везде. Я не знаю, кто из вас является членами Общественных советов, Общественных палат и так далее. Но этот потенциал, если вы не будете использовать, вы ничего не решите.

Поэтому мы в рекомендациях запишем: просить всех председателей Общественных палат в каждой губернии провести специальное заседание по рассмотрению проблем, связанных с городским обслуживанием населения. Тогда вы придете, будете рассказывать свои все вопросы непосредственно так, в той плоскости, как Евгений Федорович сказал. Под лежащий камень вода не течет. Если мы сами не будем настойчиво добиваться того, что нам надо. Это я вам гарантирую, что мы в рекомендациях сделаем.

Поехали дальше. Давайте мы предоставим слово Шамсутдинову Рашид Бадгиевичу, город Набережные Челны, генеральный директор «Электротранспорта».

- (Шамсутдинов Р.Б.) Коллеги, добрый день. Я, как раз, выступаю после двух таких эмоциональных выступлений. Они, наверное, правильные. Говорить о том, что мы совсем ничего не делали – это совершенно неправильно.

Я на примере своей республики скажу, что мы очень много делаем. Недаром последние годы мы, по крайней мере наше предприятие, построило дополнительно за последние 12 лет порядка 20 км трамвайных путей. Получено 20 новых трамваев.

Поэтому говорить о том, что мы ничего не делаем. У нас просто силовые характеристики разные с Москвой и совсем другие подходы. Если сегодня так говорить, то, могу сказать, московская сеть достаточно хорошая, но для того мы и собрались, что мы не можем сегодня такую ситуацию прорешать.

Выступил Марат Тимербаевич, когда говорил о том, что сегодня муниципалитет города Стерлитамак готов помогать, но денег у него в бюджете нет, но хотя бы готовы. А в ряде городов вообще даже не хотят эту тему слушать.

Хорошо сказал господин Михайлов «я стал автобусником». Наверное, плохо, что мы не можем хорошие троллейбусы, трамваи выпускать. Это беда нашей отрасли. Действительно, мы ее запустили. Потому что мы находились в таком определенном положении. Потому что 131-й закон не обязывает администрацию заниматься вопрос общественного транспорта. Там

единственная фраза стоит: «Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа».

Сегодня система функционирования финансирования городского общественного транспорта ставит в неравное положение нас с автобусниками. Мы еще несем затраты по инфраструктуре.

Я вам скажу, что на сегодняшний день в нашей республике ни рубля не выделяется предприятию на текущую деятельность. С точки зрения покупки подвижного состава, строительства, тут надо отдать должное нашему Президенту, он нам в этом вопросе помогает. Не потому что он захотел. Наверное, потому что мы ходим туда и встречаемся с администрацией, руководством, работаем.

Я хочу сказать, что, если бы звучало не только «создание», а еще бы звучала такая фраза, которая, я бы хотел, чтобы нашла свое отражение в нашем документе. Как «к ведению органов местного самоуправления относятся обустройство и содержание объектов транспортной инфраструктуры: остановочный комплекс, контактно-кабельной сети, подстанций, электрической сети городского общественного транспорта», как один из пунктов.

Потому что сегодня они ответственности не несут за то, что происходит. Сегодня в ряде городов, мы все знаем, во всех городах состояние путевого хозяйства, откровенно говоря, архи-никакое. Конечно, будут разваливаться трамваи, будут вываливаться стекла. Оно будет таким, если не будет соответствующего путевого хозяйства.

Сегодня деньги же никто нам не выделит, если кроме нас, директоров, никто не отвечает за содержание инфраструктуры и за безопасность перевозок. За счет того, что мы вынуждены, есть два способа – закрыть движение или работать в этих условиях. Конечно, мы работаем в тех условиях, какие есть.

Сегодня предпочтение, надо сказать так, может быть, автобусы и более хорошие, более комфортабельные, может быть, более мобильные. Почему-то во всем мире на сегодняшний день и в странах Евросоюза стоит законодательно, что 50% частной перевозки должно быть электротранспортом.

Слово «экология», может быть, действительно, мало – 1%, 1,5%. Если введем электротранспорт, может, и 1,5% не будет. Надо об этом говорить. Каждый процент состояния улучшения экологии все равно отражается на нашем здоровье, на нашем поколении.

Поэтому я бы хотел, чтобы тех вещей, что я уже сказал, хотел бы сказать, что мы сейчас не просто пропишем в 131-м законе ответственность муниципалитета за содержание инфраструктуры. Мы говорим, что Федеральный закон должен определить меры государственной поддержки органов местного самоуправления для решения этих вопросов.

Также на федеральном уровне, для того чтобы не было таких троллейбусов и автобусов, о которых мы сегодня говорим, которые разваливаются. На федеральном уровне мы должны обязательно выставить нормативы по шву, по средней эксплуатационной скорости, по регулярности движения, проценту износа подвижного состава основных фондов.

Если мы это пропишем на федеральном уровне, главное пропишем – долю перевозок, осуществляющихся электрическим транспортом. Тогда каким-то образом эту отрасль вытащим из той проблемы, которая сегодня есть.

Если все это просто обсуждать, говорить, что у нас богаче. Наверное, у вас богаче, у нас победнее. Мы же знаем другие города. Я сам сибиряк, знаю, что в сибирских городах творится по этой части. Там вообще иной раз отсутствует материально-техническая база. Поскольку администрация не отвечает напрямую за содержание инфраструктуры, она переходит на автобусы. Она тарифами не занимается. Каждый мэр спекулирует тарифами. Он перед каждыми выборами держит тарифы до того уровня, чтобы его поддержали. Тут этот вопрос тоже серьезно, если будут отвечать, будут думать о тарифной политике и о содержании предприятий.

Все.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо.

Я попросил бы выступить Самойлова Евгения Александровича, советник заместителя директора по коммерческим вопросам Усть-Катавский вагоностроительный завод, город Усть-Катав.

Приготовиться Королькову Сергею Константиновичу.

- (Самойлов Е.А.) Добрый день, уважаемые коллеги. Мы подготовили комплексную презентацию о УКВ, «Интро-Н», национальная палата инженеров. Я начну, Дмитрий Валентинович продолжит.

На сегодняшний день мы имеем советский опыт успешный по построению транспортных систем, которые перевозили большое количество пассажиров. На работу и обратно, пусть с меньшим качеством комфорта, но идеально справлялись со своей задачей многие годы.

Как создавались такие системы? Был единый комплекс научной организации: производитель подвижного состава, предприятия-операторы, многие из которых здесь находятся.

Таким образом, было построено большое количество систем в СССР, потенциала которых хватило до наших дней. Заложены в 1950-1980-х годах. На сегодня уже очевидно, что система требует модернизации.

Для этого рассмотрим международный опыт на примере Франции. Они же приезжали к нам, смотрели. Что получается? Французы скопировали советскую модель. У них есть четыре компании крупные, которые разрабатывают концепции проектов и строят системы. Есть поставщик подвижного состава и компании-операторы.

Таким образом, за 20 лет они построили более 50 систем, которые не только во Франции, но и экспортируют в другие страны. они переносят даже

не только подвижной состав, а целиком систему с гораздо большим уровнем комфорта.

Теперь вернемся к российской действительности. В большинстве городов мы видим такую картину, что транспорт приближается к транспорту стран третьего мира. Малопроизводительный транспорт вытесняет большеместный, загружает улично-дорожную сеть.

В результате, расширение дорог и такой системы стимулирует горожан покупать автомобили. А это пробки, постоянное нарушение правил, загазованность и большие экономические потери.

Как уже говорилось, мы подсчитали объемы рынка маршрутных такси. Это в городах с трамвайными системами порядка 200 млрд рублей в год. Мы понимаем, что эти люди практически формируют лобби в органах муниципальной власти, которым не выгодно цивилизованное развитие общественного транспорта. Потому что это несет угрозу бизнесу. Мы понимаем, что столкнемся с сопротивлением.

Поэтому все изыски, которые мы видим в Европе, дорогостоящие. Мы считаем, что они нам не по карману. На самом деле, они призваны сэкономить, создать потенциал развитию территорий.

Мы сделали небольшой оценочный расчет магистральной линии. С учетом, что ее не будут дублировать другие маршруты, виды транспорта. У нас при линии в 12 километров со среднесуточным пассажиропотоком в 40 тысяч человек и цене билета 24 рубля такая система окупается, конечно, не за год, но за 8-12 лет.

Про комплекс тоже уже много говорилось. Надо менять не только подвижной состав, но и всю систему, оплату, тарифную политику, устранение конкуренции.

Тут слайды: подвижной состав, пути, регулируемые перекрестки, сужение дорог, строительство магистральных линий, больше пешеходных зон, озеленение трамвайно-пешеходной зоны. Остановки в деловых, торговых центрах так выглядят.

Стимулирование развития общественного транспорта, чтобы люди ездили. Удобные тарифы, единые билеты. Естественно, ограничение использования автомобиля, платные парковки – это еще дополнительный источник дохода.

Таким образом, в российских экономических условиях формирование нового рынка комплексных решений в сфере общественного транспорта, тех, которые мы видели, невозможно без принятия федеральной целевой программы и привлечения крупных частных инвесторов. Проблемы муниципалитетов и предприятий мы услышали.

Сейчас, Дмитрий Валентинович, продолжите.

- (Чудиновских Д.В.) Добрый день, я директор компании «Интро-Н». закончу эту презентацию.

- (Самойлов Е.А.) Дмитрий Валентинович, кстати, член Общественной палаты Челябинска.

- (Чудиновских Д.В.) То, о чем сказал Евгений, что нам необходима федеральная целевая программа и привлечение крупных частных инвесторов.

Давайте начнем с частных инвесторов. Были у меня неоднократно попытки разговаривать с очень обеспеченными людьми по поводу возможности их вхождения в какой-то проект, связанный с общественным транспортом.

Возникает три момента ключевых. Они интересуются, какова модель бизнеса. По большому счету, за исключением некоторых городов в нашей стране, большинство городов Российской Федерации, где есть крупные трамвайные системы, не занимаются моделью бизнеса. Мы должны это признать.

Второе, что их интересует – это рентабельность. Третье, о чем они говорят – где защита, что завтра не сменится руководитель города или какое-то еще ключевое лицо, не поменяются правила. Они хотят юридической защиты от потерь.

Поэтому, если мы хотим добиться развития именно систем таких, которые были в Советском Союзе, о которых рассказывал Евгений, во Франции, нам необходимо принятие официальных решений в отношении развития транспортных систем, защищающих интересы инвестора. Этим должен системно заниматься город, муниципалитет.

Формирование пакета презентационных материалов, пакета юридических документов за инвестора. Чтобы, когда мы начинаем с ним разговаривать о том, что он должен зайти своими миллиардами в наши города, это было понятно. Его юристы могли взять, почитать, оценить, прийти к каким-то выводам. Этой работой, по большей части, никто в городах не занимается.

Следующая тема – это, как нам сделать так, чтобы у нас появилась федеральная целевая программа. Возможно, какое-то другое название использовать. Я думаю, что меня хорошо понимаете, о чем речь.

Очень давно мы ее добиваемся. Можно сказать, все 2000-е, сейчас уже 2010-е годы заканчиваются. Мне кажется, что ключевой момент, который дает нам надежду, луч в темном царстве – это протокол, который был подписан в декабре, принят первично в сентябре 2015 года. Где четко прописаны эти моменты, о которых Евгений сейчас коротко рассказал.

Пошел диалог с того времени, идет достаточно активный диалог с Министерством промышленности и торговли и с другими министерствами. Четко мы увидели, видите, какой большой список различных ведомств федеральных, которые должны сработать взаимосвязано.

Соответственно, сама собой эта стыковка не случится, ее нужно добиваться, нужно организовывать. Нужен какой-то лидер процесса, модератор процесса.

Это остальные участники. Мы посмотрели список федеральных участников, которые причастны к формированию федеральной целевой программы.

Теперь смотрим все остальные, региональный уровень. Это и, естественно, главы субъектов федерации. Муниципальный уровень. Если мы будем говорить о привлечении к этой работе участников рынка, которые заинтересованы в ФЦП, то тоже это достаточно большой перечень.

В принципе, если бы эту работу организовать, если консолидировать ресурс каждого из всех перечисленных, каждый дал, условно говоря, по копеечке, то могли бы добиться ФЦП достаточно быстро, в какое-то обозримое время – два-три года.

Коротко алгоритм действий по формированию ФЦП, как мы себе это представляем. Первое – переосмысление транспортной стратегии развития городов. Об этом, сколько мы разговаривали с урбанистами и градостроителями, они однозначно говорят, вы не добьетесь ФЦП, пока у города ни будет актуальный генплан, пока там ни будет транспортного раздела, очень четко прописанного, актуализированного.

Либо же это должна быть транспортная концепция. Тоже с моделью, аналитикой, с исследованием предварительным. Где город решит, например, что ему нужно из существующих 15-16 трамвайных маршрутов модернизировать, добиться большей скорости работы, создать ему зеленую волну для трех, например, ключевых маршрутов. Это будет проект, с которым город придет на федеральный уровень, попросит деньги, какое-то количество миллиардов, счет идет на миллиарды, на модернизацию этих трамвайных линий.

Второй, третий пункт это все описывает. Не буду повторяться, здесь все написано.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Вы закончили?

- (Чудиновских Д.В.) Да, последний слайд – это наши предложения в результирующую часть этого мероприятия.

Первое – необходим план действий и модерация процесса консолидации муниципальных и региональных властей, общественных организаций, участников рынка, проектировщиков, строителей и всех, кого я показывал ранее. Для выработки параметров ФЦП.

Второе – для формирования ФЦП нужен базис в виде качественного транспортного аудита, моделирования, актуализации на его основе генпланов и транспортных концепций. Это я тоже уже все проговорил. Не буду тогда останавливаться. Вы поняли эту мысль.

Третье – ФЦП должен включать финансирование, как инструмент инфраструктурных строительных проектов, так и подвижного состава, и иного дорогостоящего оборудования систем.

Я бы сделал упор именно на инфраструктуру. Потому что главным сдерживающим фактором сегодня наших предприятий является, как раз, плачевное состояние инфраструктуры. Она требует наибольших вложений, а не подвижной состав.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо Вам. Мы слова записали на аудиозапись. Все слайды вы потом по электронной почте передайте, пожалуйста. Спасибо.

Я попросил бы выступить Королькова Сергея Константиновича, председателя рабочей троллейбусной группы МСОТ. Приготовиться Винокуру Феликсу Львовичу.

- (Корольков С.К.) Добрый день, уважаемые коллеги. У нас совмещенный доклад. Прежде чем мы перейдем к основному докладу, с которым выступит Юсуп Хасиев, это новый руководитель регионального офиса МСОТ в Москве и Евразийском регионе. Я бы хотел сделать несколько замечаний общего характера, которые касаются целой постановки вопроса сегодняшнего дня.

Я думаю, что мы все время будем находиться в состоянии обеспечения перевозок любыми целями. Пока не будет построена какая-то государственная система приоритетов, которую мы будем прекрасно понимать, что является основными критериями для обеспечения тех перевозок, перевозок того уровня, которыми мы обладаем.

Что это не только за дешево перевезти. Здесь не только экономический вопрос является главным в этой задаче, но и другие, которые относятся, которые забываются. Это и здоровье людей, вопросы, которые касаются общего загрязнения, глобальных вещей. Это онкологические и респираторные заболевания тех людей, которые живут около наших улиц.

Мы никогда не сможем победить эту ситуацию, пока не будет программного документа у Департамента транспорта, который его в свое время всегда делал. Он назывался «Обеспечение качества пассажирских перевозок», где определялось то, каким требованиям, критериям должны удовлетворять транспортные средства, какую ситуацию в городе он должен создавать.

Если мы качественные преимущества электрического транспорта переведем в количественные, оценочные, тогда и заводы наши смогут задышать, тогда смогут задышать предприятия транспортной отрасли, которые обеспечивают эксплуатацию такого вида транспорта, как трамваи и троллейбусы.

Я думаю, что на это мы и должны сделать основной акцент во всей той деятельности, которую мы проводим.

Теперь с теми вопросами, с которыми сталкиваются города, какие они ставят задачи, кроме обеспечения перевозки от точки А до точки Б наиболее дешевым видом транспорта, расскажет Юсуп Хасиев, председатель регионального офиса МСОТ в Москве.

- (Хасиев Ю.) Коллеги, добрый день. Я представляю Международный союз общественного транспорта, который был создан в 1885 году, как Трамвайная Ассоциация.

На сегодняшний день у нас главный офис находится в Брюсселе. У нас 11 офисов, даже уже с этого года их стало немножко больше. Их уже 15. Два

Центра транспортного совершенствования. Первый находится в Сингапуре, второй – в Дубае.

На сегодняшний день наша Ассоциация объединяет 1400 компаний-членов. Это операторы, управляющие органы власти, исследовательские институты, поставщики. 14 тысяч контактов в общей сложности, представленных 96 странами.

У нас огромное количество мероприятий, проводимых в год. Основное мероприятие – это Всемирный конгресс, который проходит раз в два года. Три региональных конгресса и выставки. Один из них проводится в нашем регионе. Четвертый конгресс и выставка-экспозиция транспорта состоятся в этом году.

Стоит развивать партнерство для влияния на международной, региональной, национальной, местной повестке дня общественного транспорта. Тут перечислены организации, с которыми мы тесно сотрудничаем. Тут и политические организации, финансовые организации.

Если брать структуру нашей организации, она представлена, во-первых, региональными секциями. Потом секторальными, модальными, тематическими комиссиями и другими рабочими группами.

Вы, наверное, уже знаете, что у нас есть Евразийские регион. Им на сегодняшний день руководит Михайлов. В модальных секциях у нас есть Троллейбусный Комитет, который в союзное время зародился, как рабочая группа в нашем регионе. Уже несколько лет он имеет статус международного комитета. На сегодняшний день его возглавляет Корольков.

Около 30 экспертов входят в данный Троллейбусный Комитет, который встречается два раза в год. Они имеют свой план действий, свои публикации, свои проекты. Регулярно организуем мероприятия. Следующее заседание рабочей группы состоится в Польше с 8 по 10 июня.

Также тут много обсуждалось, органы власти. Есть комитет органов власти, который также собирается два раза в год. Основные вопросы, которые обсуждаются – это субсидирование, планирование, объявление тендеров, тарифная политика, все вопросы, касающиеся компетенций органов власти.

Буквально несколько слов о тенденциях, которые мы наблюдаем на сегодняшний день. Мы уже все знаем, что количество населения растет с каждым годом. В общей сложности это 75 млн человек в год. Такая тенденция будет развиваться и в дальнейшем. Даже, если брать регионы, почти 90% прироста городского населения обеспечивают Африка и Азия.

С 2015 по 2050 года Индия, Китай Нигерия вместе будут создавать более 37% прироста городского населения. Если брать города-миллионники, в 1990 году их было всего 10. В 2014 году их было 28, к 2030 году их уже будет 41.

Население от пяти до 10 миллионов, в 1990 году их было 21 город. В 2014 было уже 43. К 2030 году будет около 63. Это обозначает, что будет неизбежный прирост автомобилей около 80%. Это данные Международного

транспортного форума, который прогнозирует, что с 2010 по 2050 год суммарный мировой пробег транспортных средств увеличится со 117 до 233%. Повлечет за собой рост автомобилей до 80% от общего числа.

Следующий слайд показывает сравнение видов транспорта по их стоимости. Как мы видим, троллейбус, трамвай, автобус, их стоимость меньше, по сравнению с метро, электричками и трамвайными системами.

Следующий слайд показывает ситуацию в трамвайном секторе на сегодняшний день. В общей сложности на сегодняшний день у нас, если я не ошибаюсь, 388 городов, которые эксплуатируют трамвайный вид транспорта. В общей сложности 2300 линий, 15600 километров. За год перевозится 13 тысяч и 6 млрд пассажиров. В день около 45.

Рисунок показывает рост трамвайных сетей, начиная с 1885 года, по сегодняшний день. График показывает, что количество трамвайных сетей увеличивается с каждым годом. Это данные Троллейбусного Комитета. Тут видно количество трамваев по регионам. Количество сетей, количество подвижного состава.

Тут уже упоминалась проблема конкуренции операторов в одном городе. На сегодняшний день у нас тенденция – заключение договоров между органами власти и операторами. Последний вид договора – управленческий контракт, который позволяет контролировать деятельность операторов при заключении контрактов. Это штрафные системы и возможность выделения бонусов при исполнении определенных качеств, указанных городскими властями. В основном, это надежный сервис, пунктуальный сервис, наличие рабочего подвижного состава и безопасность.

Что касается загрязнения окружающей среды. Данный график показывает список городов, которые по нормам, если брать самый верх, Гонконг, Бейрут, Мексика, являются самыми чистыми городами. Другие регионы уже более загрязненные. Между 2005 и 2010 годом показатель загрязнения в этих городах по всему миру увеличился на 4%. На 5% в Китае, на 12% в Индии.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Я думаю, что вполне достаточно мирового нам опыта. Давайте мы поближе к нашим проблемам. Скажите, пожалуйста, Россия платит взносы за членство в МСОТ.

- (Хасиев Ю.) На сегодняшний день около 50 компаний с нашего региона, которые активно участвуют.

- (Казанцев Е.Д.) Платят?

- (Хасиев Ю.) Да.

- (Казанцев Е.Д.) Как мы оправдываем эти средства? Что мы получаем полезного для России в этом отношении?

- (Хасиев Ю.) Работа в данных комитетах и комиссия – это получение знаний, обмен опытом. У нас сегодня уже много компаний активно участвуют.

- (Казанцев Е.Д.) У меня вопрос к Вам такой. Мы очень много исследуем все Белые книги, которые выпускаются в Еврокомиссии по всем

видам транспорта. Они являются для нас ориентирами, где конкретно четкие цифры сказаны по годам, что должна достичь Европа в том или ином виде. Для нас это ориентиры, мы берем себе на вооружение, стараемся как-то сделать.

В этом отношении сейчас разработана стратегия, проект развития автомобильного и городского электрического транспорта. Вы принимали участие в этой разработке? Там есть все пожелания МСОТ, которые Вы рассказываете, в этой стратегии или нет?

- (Хасиев Ю.) Нет.

- (Казанцев Е.Д.) Нет или есть? У нас будет выступать сейчас, он расскажет. Я хочу Ваше, как председателя рабочей группы по видам транспорта. Как Вы принимаете участие в разработке таких документов, с учетом опыта такого участия в МСОТе.

- (Хасиев Ю.) Мы выпустили в прошлом году документ, который называется «Тенденция развития рынка общественного транспорта».

- (Михайлов Е.Ф.) Давайте я расскажу. Я являюсь все-таки руководителем Евразийской секции.

Мы готовили материал для «Тенденций развития рынка общественного транспорта». Я вчера только подписал огромную кучу писем по администрациям городов, по руководителям транспортных предприятий, по университетам транспортным. Мы это перевели, издали за свой счет, за счет Мосгортранса. Направим всем предприятиям, по всем адресам для этой работы, для учета этих рекомендаций.

Коллег МСОТ, как структуру, два-три года только приглашают пока на уровень Москвы. Действительно, в рамках Москвы они активно принимают участие. По приглашению Правительства Москвы участвуют в экспертном совете международном.

Готовили обзор и тенденции, которые происходят в Москве, вообще, в целом, в транспорте в рамках корреспондирования с общемировыми тенденциями. Эта работа есть.

Еще раз, это организация членов. Россия, как страна, не является членом организации. Мы, как Мосгортранс, являемся. Опять же, приглашения много раз рассылались, наверное, всем сидящим за столом. Каждый сам принимает решение – участвовать-не участвовать, работать, с точки зрения полезности.

- (Казанцев Е.Д.) (говорит не в микрофон)

- (Хасиев Ю.) Не само государство, а в лице предприятий. Около 50 предприятий на сегодняшний день, как перевозчики, так и производители. Также есть научно-исследовательские институты. Мосгортранс НИИ Проект, в том числе.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо.

Я попрошу выступить Винокура Феликса Львовича.

- (Винокур Ф.Л.) Если бы я чуть раньше выступал, я бы, наверное, я загорелся от выступлений предыдущих ораторов. Потому что я сейчас буду рассказывать про производителей.

Хочу сразу поблагодарить за оказанную возможность рассказать про наши проблемы. Потому что, мне кажется, что это наши общие проблемы. Поблагодарить, Василий Андреевич, очень приятно слышать лестные высказывания о нашем трамвае.

Сразу хочу объяснить и сказать, предваряя доклад. Если мы хотим добиться качества подвижного состава, это в ответ, Максим, тебе, мы, к сожалению, не можем один год выпускать трамваи с троллейбусами, а второй год не выпускать. Есть бюджет в этом году, дайте. На следующий год не дайте.

Я хочу, чтобы Минтранс это тоже понимал. Что нельзя мальчика кормить раз в неделю. Мальчики должны кушать каждый день. Тогда они будут здоровые. Поэтому нужна программа и понятное отношение к нам, как производителям.

Трамваи и трамвайные системы развиваются во всем мире, для этого не обязательно быть членом МСОР, чтобы это знать. Такие трамваи ходят по миру. Я хочу сказать, что среди этих картинок есть и трамваи российского производства. Кому будет интересно, я потом покажу.

Я хочу сказать о том, что пациент скорее жив, чем мертв. Причем, хочу сказать, что это, не благодаря, а вопреки действиям министерств, ведомств, департаментов и так далее.

Смотрите, что получается. полное отсутствие контроля за качеством оказываемой транспортной услуги влечет за собой то, что нет спроса на подвижной состав. Когда нам говорят, смотрите, ездят пустые трамваи, в них бабушки, больше никто не ездит. Конечно, в них не будет никто ездить, потому что качество услуги нулевое.

Заниженные тарифы, о которых сегодня все говорили, ниже себестоимости – это отсутствие денег на закупку нового подвижного состава. А низкое качество подвижного состава – это дальнейшее падение спроса. Круг замкнулся. Здесь это уже небольшая наука. Мы уже вывели с вами закон некий. Это, опять же, для руководства министерствами и ведомствами.

Кстати, да, у нас хорошая система было, от Советского Союза досталась. К сожалению, исчерпан ресурс развития полностью.

Василий Андреевич попросил, когда мы готовились к этому совещанию, быстренько окунуть присутствующих членов Общественной палаты в проблематику. Я сейчас постараюсь быстро окунуть всех в проблематику.

У нас трамвайные вагоны (я все-таки больше остановлюсь на трамваях) в Российской Федерации производят три производителя. Это космонавты, Роскосмос, Усть-Катавский вагоностроительный завод. Второй производитель – это танкисты, Уралвагонзавод. Третий производитель – это ваш покорный слуга, «Транспортные системы».

Теперь посмотрите, что мы имеем по выпуску трамваев. В прошлом году произведено 32 трамвая. Вы мне скажите, Уралтрансмаш, который произвел один трамвай, я их не люблю, как конкурентов, но вы мне скажите, как они могут жить. Ведь, абсолютно очевидная история – они залазят в бюджет. Это же неправильно.

Причем, я, как частный производитель, не могу залезть никуда. Это уже недобросовестная конкуренция, с нашей точки зрения.

Что и, как мы проектируем, как производители, на что мы ориентируемся. Это, прежде всего, на то, чтобы был комфорт в произведенных нами продуктах, доступность всех групп населения – это 100% низкий пол, инновационность.

По поводу инновационности я хочу сказать, что нам есть, чем гордиться. Сегодня в Российской Федерации производится самая лучшая в мире тележка трамвайная, которая нами запатентована, которую не могут повторить ни великие «Альстомы», ни более или менее великие «Симензы», и так далее. Что нам позволяет делать уникальные продукты. Мы сегодня единственные в мире делаем серийную односекционную машину со стопроцентно низким уровнем пола. Такого повторить никто не может.

Чехи сделали в прошлом году трамвайных вагон, который получился у них 14 метров длиной. Они сказали, что такой вагон не нужен, наверное, лучше автобус. У нас стандартная длина.

Вообще, у нас уникальная страна. У нас в стране эксплуатируются три типа размера рельсов. У нас есть 15,20, 14,35 в Ростове, один город, и метровая колея, с присоединением Крыма у нас три города, которые на метровой колее.

Я хочу вам сказать, как производитель, у нас есть все три тележки. Все три они низкопольные. Мы сегодня в состоянии делать стопроцентно низкопольные трамвайные вагоны для всех городов Российской Федерации.

Это трамвай «Витязь», который эксплуатируется на сегодняшний день в городе Санкт-Петербурге.

Пользуясь случаем, хочу сказать о том, что в мае будет российская премьера трамвайного вагона «Варяг». Этот вагон трехсекционный на двух тележках размерностью 21,5 метр. Всех приглашаю на презентацию. Май-месяц, Санкт-Петербург.

Мы на сегодняшний день говорим о том, что мы имеем три типа размера трамвайных вагонов – 16 метров, 21,5 метр, 27,5 метров. Сегодня мы проектируем пятисекционную машину, 37 метров.

Вот это «Фантом». Посмотрите внимательно все. Этот троллейбус мы сделали ровно год назад. В нашем представлении, это абсолютно уникальная машина. Название этому троллейбусу дал губернатор Севастополя.

Эту машину я показывал два раза. Первый раз на выставке в Екатеринбурге нашим всем министрам. Второй раз я показывал эту машину, когда наше производство посетил премьер-министр Дмитрий Медведев. Он в нее заходил, ее смотрел.

Почему «Фантом»? Потому что во всех официальных документах наших министерств мы не являемся троллейбусными производителями, такого троллейбуса не существует в Российской Федерации.

Хочу сказать, существует. У меня есть доказательства, которые пойдут дальше. Пожалуйста, министр промышленности и торговли стоит возле нашего троллейбуса.

Немножко вернемся назад. Вот такой трамвайный вагон мы покажем в июле на выставке «Инпром» в Екатеринбурге. Уникальность этого трамвайного вагона состоит в том, что здесь модульная кабина. Это, Василий Андреевич, к тому, что Вы говорили, что каждый город хочет иметь и так далее.

Мы сегодня говорим о том, что технологически объективно мы производим и в состоянии производить продукты не хуже, иногда даже лучше, чем импортные поставщики. Мы впервые в российской практике применили алюминиевый интерьер. Мы впервые в российской практике применили кондиционирование салона, а не только кондиционирование кабины.

В таком виде будут трамвайные вагоны у нас выпускать со следующей половины года.

Когда у нас был Дмитрий Анатольевич Медведев, спросил, какие у нас проблемы. Я объяснил, что есть уникальная история. Мы, как производители, часто очень, в основном, торгуемся по 44-му ФЗ. В этом законе написано, что контрактная система в сфере закупок основывается на принципах открытости, прозрачности, информационно-контрактной системе в сфере закупок, обеспечения конкуренции, профессионализма заказчиков и стимулирования инноваций.

Я вам рассказываю, что такое стимулирование инноваций. Мы делаем сегодня трамвайные вагоны со стопроцентно низким полом. Потому что мы сумели сконструировать, смоделировать, изготовить трамвайную тележку, поворотную, современную, стопроцентно низкопольную.

Когда заказчик любой город, здесь подтвердят ребята, которые сидят, говорят, да, мы хотим у тебя купить, начинают писать в техническом задании: дайте нам стопроцентно низкопольную машину. Наши конкуренты подают в ФАС. ФАС говорит, нет, ребята, вы же одни производите стопроцентно низкопольную машину, не канает, нам нужна конкуренция.

Господа, в 44-м ФЗ, как мы должны инновации делать? Мы сделали инновацию. Мы сделали классный трамвай, который мы не можем продать, потому что он на три рубля, естественно, дороже, чем полунизкопольная машина, которую вообще производить нельзя. Потому что ломают ноги люди, которые ходят по полунизкопольным трамваям. Уж лучше высокий трамвай.

ФАС выгоняет нас с конкурса, говорит, не можете вы такое писать. Это абсолютно ненормальная история.

Теперь вторая боль наша, я уверен, всех производителей, которые хотят делать хорошие продукты новые. У нас есть сегодня город, не хотел говорить, но скажу. Есть город Евпатория. Сегодня никто из производителей трамвайных вагонов в России не делает метровый трамвай. У нас есть тележка, трамвая нет. У КВЗ, знаю, тележка есть.

Мы говорим, ребята, 30 лет срок службы трамвая. Это не автобус и даже не троллейбус. Ты сегодня мэр Евпатории, у тебя отдыхают люди, у тебя пожилые люди, у тебя инвалиды получают реабилитацию. Возьми трамвай со стопроцентно низким полом. Он будет чуть-чуть, 10-15% дороже.

Что мне говорят? Нет-нет, у нас экономия бюджетных средств. Господа, какая экономия бюджетных средств? 30 лет, на следующий год этот трамвай окупит себя, инфляция съест.

Это говорю к тому, что у нас нет политики. У нас нет государственной политики в сфере оказания услуг. Уже ни у кого в голове не возникает никаких проблем, когда мы говорим о том, что у нас длинные автобусы.

Я хочу сказать, это, на самом деле, нужно ввести законодательно. На самом деле, это можно сделать. Леонид Семенович из Минска сказал, да, это можно сделать. У меня абсолютная уверенность есть, что у нас не меньше денег, чем в Белоруссии. у нас есть все возможности.

Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо Вам. Мы специально и пригласили не только эксплуатационников, но и производителей подвижного состава, чтобы увязать эти все проблемы. Вы все это положите на бумагу в виде рекомендаций, которые мы должны будем включить, чтобы это все не осталось только Вашим выступлением.

Я попросил бы выступить сейчас Дергунова Сергея Федоровича, это заместитель руководителя Аппарата Комитета по транспорту Государственной Думы, главный основополагающий наш законодатель, к которому было много вопросов.

- (Дергунов С.Ф.) Речь пойдет о 220-м ФЗ.

Я, прежде всего, хочу сказать, что горэлектротранспорт к этому закону практически никакого внимания не проявляет. Если представители автомобильных компаний перевозчиков к нам обращаются чуть ли ни каждый день, то за последние два года ко мне обратился один единственный представитель горэлектротранспорта из города Вологда. Больше никто и никогда не обращался.

Я хочу сказать, что таких прямых преференций городскому электрическому транспорту, о которых мечтают многие, обязательный госзаказ со 100% оплатой, гарантией оплаты в законе нет. Он и не мог этого содержать. Закон дает большие возможности, в том числе городскому электрическому транспорту. Надо научиться их использовать.

Первый вопрос по тарифам. В законе четко заложено положение, что все перевозки по регулируемым тарифам должны осуществляться на основании 44-го ФЗ, это госзаказ либо муниципальный заказ.

Это означает, что всегда должна быть плата. Плата должна быть или полная компенсация всех затрат, которые перевозчик не получит от пассажиров, либо плату можно свести буквально к рублю в год. В этом случае тариф должен быть такой, что перевозчик обязательно гарантированно получит все свои затраты, покроет минимальную рентабельность. Это просто норма 44-го ФЗ.

Таким образом, практика, когда мэрия и прочие назначают низкие тарифы, заставляют предприятия горэлектротранспорта по ним возить, ничего не оплачивая, должна уйти в прошлое. Основание для этого есть.

Я понимаю, что закон сам по себе не прольет золотой дождь в виде всякого рода валюты на предприятия городского электрического транспорта. В тех случаях, когда город не сможет достаточно компенсировать затраты, он будет обязан городской электрический транспорт тоже перевести на нерегулируемые тарифы.

Это означает, что, во-первых, у вас получится возможность до какой-то степени поднимать тарифы, какая-то возможность есть. пока это оставим. Я понимаю, что беспредельно вы повысить не сможете. Пойдем дальше.

Тут обсуждался вопрос о недобросовестной конкуренции. Недобросовестную конкуренцию, как таковую, наш закон упраздняет под корень. Все перевозчики, которые ездят на маршрутах регулярных перевозок, должны будут иметь у себя карты маршрутно-транспортных средств.

При этом, город всегда может на всех тех маршрутах, это его совершенно право, на тех маршрутах, где работает городской электрический транспорт, все остальные виды транспорта параллельные просто убрать, коммерческие и некоммерческие.

Я даже объясню теоретически, какой есть рычаг воздействия. Перед Новым годом я ездил в командировку в Калининградскую область. там нездоровая тенденция в самом городе Калининграде, но зато здоровая тенденция в области.

Областное Правительство договорилось с перевозчиками области о том, что на всех межмуниципальных маршрутах будут действовать только нерегулируемые тарифы. Но перевозчики в качестве ответной любезности договорились о том, что они будут совместно с областной администрацией думать, держать для всех приемлемые тарифы. Потому что тариф должен быть даже рыночным, но он должен быть в то же время таким, чтобы люди ездили.

Я хочу сказать, что, если тарифы нельзя оплатить по полной стоимости, денег у муниципалитетов нет. Кстати, основной принцип нашего закона такой – если у муниципалитета есть деньги, он заказывает маршруты с регулируемыми тарифами, если денег нет, он тогда должен перевозчика отпустить на нерегулируемый тариф.

- (Мужчина 1) Трамвай умрет, электротранспорт умрет, потому что победит автобус.

- (Дергунов С.Ф.) Не факт. Элементарная заинтересованность. Дальше возникает вопрос. Вы говорите с мэрией, что на вольных тарифах у вас есть два варианта. Либо тариф поднимется в два-три раза. Там, понятно, какие будут последствия. Либо вы сможете поднять его в полтора раза при условии, что у вас уберут конкурентов с ваших маршрутов. Мэрия убрать это может. Закон открывает эту стопроцентную возможность. Мэрия убрать может. Надо читать закон. Очень часто товарищи просто не читали законы.

Тут уже говорилось, что надо запретить конкуренцию за пассажиров на одном и том же маршруте. Наш закон решает это дело. действительно, должны быть конкуренция за маршруты. Закон дает для этого органам власти стопроцентную возможность. Власти надо эти возможности использовать.

Как было правильно сказано, под лежащий камень вода не течет. Вопрос открытия маршрута, все открытия маршрута сейчас нами поставлена на места. Все вопросы будет решать либо регион. Регион может делегировать это право муниципалитетам. Это тоже надо работать, чтобы просто открытие маршрутов было решено.

Теперь уже частный вопрос на счет рекомендаций. Тут было написано Государственной Думе, Федеральному Собранию, и много таких пунктов. Самый первый пункт еще относится к Думе. Я еще могу понять. Все остальные пункты формально, можно считать, что Дума принимает законы. Открою вам маленькую тайну. Дума сама по себе, поскольку она работает в стране, в целом, не может принять сама по себе ни одного закона, не согласовав его с Правительством Российской Федерации.

Поэтому писать в Думу на счет того, что нужно разработать новый закон – это практически невозможный вариант. Мы обратимся в Правительство, даже мы разработаем закон. После чего Правительство, отдельное министерство этот закон остановит.

Поэтому с такими вопросами, как серьезная модификация законов остальных, кроме первого пункта на счет нашего 220-го ФЗ, я лично полагаю, надо писать, сразу обращаться в Правительство Российской Федерации, чтобы оно рассмотрело вопрос о гармонизации законодательства в этой сфере. Это находится в их функции.

Последнее я хочу сказать. Правительство, в том числе по расстоянию комитетов, трудно сказать, что много, но потихоньку начинает разворачиваться к горэлектротранспорту. В частности, в бюджете этого года предусмотрен один миллиард рублей льгот на покупку трамваев и троллейбусов.

(говорят не в микрофон)

- (Дергунов С.Ф.) Комитет сейчас ведет работу за то, что льготность не очень велика в данном случае – четверть пока цены. четверть от цены будет льготироваться производителям за продажу. Комитет ведет работу, чтобы эта льгота была выше.

Хочу сказать, кстати, о позиции горэлектротранспорта и тому подобное, в бюджете 2015 года на льготное субсидирование трамваев и

троллейбусов была заложена цифра в 570 млн рублей, небольшая цифра. Выбрано было всего 380 млн.

- (Мужчина 2) (Говорит не в микрофон) 3,5 миллиона, а трамвай стоит 20 миллион. Как я директор куплю?

- (Дергунов С.Ф.) Это неправда. На трамвай 8 миллионов.  
(говорят не в микрофон)

- (Остряков В.А.) Сергей Федорович, Петербург занимался вплотную. Олег Анатольевич, заместитель председателя Комитета по транспорту не даст соврать. Мы с начала года упорно выбивали на два трамвая свои семь миллионов. Нам каждый раз меняли условия, по которым мы можем их получить. В сентябре мы вообще отчаялись. Каким-то чудом, мы еще писали на имя Козака отдельное письмо, мы их, наконец, получили. Системы выборки этих денег нет. Ее до сих пор нет утвержденной, порядка нет. В этом году до сих пор его нет. Хорошо, что что-то пошло.

- (Дергунов С.Ф.) Порядка до конца, действительно, нет. Это, действительно, так.

- (Мужчина 2) Давайте я прокомментирую прошлый год. Вы говорите «не выбрано». Мы, как производитель, предупреждали, что, когда субвенция снижается в два раза, в кризис деньги выбраны не будут. Официальные письма мы такие давали. Так и произошло. Поэтому это просто ошибка в планировании.

- (Мужчина 3) Мы также давали. Многие из руководителей предприятий тоже давали, губернаторы, сенаторы, все обращались.

- (Мужчина 4) Если бы Президент Республики Татарстан сто процентов не выплатил за покупку трамваев, мы бы эти трамваи тоже не купили. Мы купили их, благодаря тому, что Минниханов взял, снял всю нагрузку с наших предприятий, заплатил из бюджета республики.

3,5 миллиона, я в 2013 году купил 10 трамваев. Я лизинг плачу по 30 миллионов в год. Надо понимать, каким образом. Зарплата 17 тысяч сегодня средняя. Потому что плати лизинг.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо.

Уважаемые коллеги, у нас остается до 18.00 часов 30 минут всего. Желающих выступить еще очень много. У нас есть гости, которых мы пригласили из министерств. Мы обязательно им должны дать слово.

Поэтому предоставляю сейчас выступающим. Прошу вас очень четко в течение трех-четырёх минут давать конкретные ваши предложения. Что вы хотите, чтобы в итоговом документе были изложены ваши мысли.

Пожалуйста, господин Василевский.

- (Василевский) Я хочу поблагодарить Вас лично за прекрасный доклад. Я со своим коллегой Володей уже много раз все перекраивал. Я выступлю, скажу, о чем.

Хочу Алексея Сергеевича поблагодарить за то, что он с нами вместе до конца сидит. Это тоже очень важно. Так редко было. Я помню, за последние

с 1992 года, когда человек из министерства выступал и уходил. Сегодня он с нами.

Хочу вас всех поблагодарить за то, что вы живые и здоровые, чего вам и желаю. Начиная, с 1920 года, о чем вы говорили, вас не должно было быть. Скажу, почему.

«Развитию автомобильного строительного рынка мешала развитая инфраструктура трамвайного движения. Чиновникам, финансирующим трамваи, и собственникам трамвайных компаний предлагалось увеличить свои вклады в банках, убеждая заменить трамваи автомобилями. Скупались трамвайные компании, закрывали их. Затем сдавали их на слом». Дженерал Моторс.

Например, в середине 1950-х годов захватили более 1000 трамвайных сетей и перевели на автобусную тягу 90% из них. В 21 веке эта роковая ошибка начинает исправляться, но с огромными затратами, о чем сегодня говорили.

Я вам назвал, 1920 год. Началось с Америки. Потому что это мешало развитию автомобилестроения. Они своего добились.

Еще хочу назвать адрес. Мне кажется, очень симптоматично, что в понедельник объявлено о создании Национальной Гвардии. К чему бы это? Может, пора нам всем понять, что с нами происходит.

Я смотрю на вас, умные, разумные все люди. Вы знаете прекрасно, что происходит. Откуда ноги растут, вы все знаете. Правда? Мы все молчим. Или делаем вид, что Европа нам поможет. Да, поможет, скоро поможет, очень серьезно поможет.

Есть такой Международный валютный фонд. Он нам до сих пор помогает. Есть Всемирная торговая организация, которая нам тоже помогает. Цель их простая – уничтожение общественного обслуживания в России, включая воду, тепло, ЖКХ, лифты, включая общественное обслуживание.

Я понимаю, что здесь этих людей нет. Иностранцы агенты, их сейчас называют. Их нет здесь. Просто, может быть, кто-то не понимает. Мы-то понимаем.

Мы говорим «рынок строим, рынок, рынок». Я за рынок. В рынке работают люди. Основной товар при рынке – это труд человека. Уровень оплаты труда водителей трамвая и троллейбуса самый низкий. Почему там женщины работают. Здесь, в основном, мужчины. Я к вам обращаюсь. Извините меня, Ольга Александровна, за то, что я, как председатель Общероссийского профсоюза, плохо защищаю женщин. Мне стыдно за это.

О Крыме сегодня был разговор. Опять из России, с большой России привезли туда новые идеи. Туда детишек привозят, там лечение идет. Нет, надо троллейбус закрыть. Почему? Надо у кого-то закупить, как мне сказали, 120 автобусов. Пускай, там на условиях лизинга. Что, мы не можем разобраться?

Еще один момент. Никак не могу понять. Уходил один из выдающихся наших думских лидеров, сказал: мы рекорд установили, за год 1000 законов принято. Что такое? Четыре закона в день? Кто их читает? Кто их пишет?

Я знаю, кто их пишет. 131-й ФЗ немцы написали. Наши гуманоиды перевели из Высшей школы экономики, плохо перевели. 94-й ФЗ, сейчас он 44-й ФЗ. Дмитрию Анатольевичу докладываю, он Президент, говорю: Дмитрий Анатольевич, закон-то страшный, коррумпированный вообще, поймите, что здесь надо это, это, это. Он говорит: нет, подумаем, подумаем. На следующий год он уже премьер-министр.

Тот же самый 44-й. сейчас электронные торги. Я говорю, та же самая ситуация. Только, если раньше надо было туда носить, сейчас на этот уровень носят.

Через две недели Дмитрий Анатольевич Медведев по телевизору говорит: три триллиона на госзакупки выделили, триллион украли. Здравствуйтесь, приехали. Говорят, в России денег нет.

У меня конкретное предложение. Я заканчиваю. Эксплуатация единицы каждого электрического транспорта обходится почти в два раза дешевле автобуса. Трамвай, троллейбус служат намного дольше автобуса.

«Положение, общественный транспорт создает на 25% больше рабочих мест, чем на те же суммы, вложенные в строительство дорог и автомагистралей». Владимир Владимирович Путин.

Другого мнения в России ни у кого не должно быть. если за Путина 80%, я считаю, его слова, если какое-то другое мнение, иди, спорь с Путиным. Я за Путина. Я понимаю, что человек проводит правильную социальную политику. Поскольку 7-я статья Конституции России гласит, что наше государство социальное. Я сам участник Конституционного Сопещения. Статья 1-я в Конституции России гласит, что вся власть принадлежит народу.

Я прошу вас всех, друзья мои, опирайтесь на профсоюзы. Вам сложно бывает в политической борьбе. У меня конкретное предложение, как быть директорам предприятий, всем вам. Мы все, по большому счету, подневольные люди. Я всех вас прекрасно понимаю, благодарю за то, что вы сохранили трудовые коллективы. И вас нет в этих черных списках, где резали, уничтожали наши лучшие предприятия.

Кстати, на счет троллейбусов. Москва – это первое место в мире по троллейбусах. Я хочу вспомнить и напомнить. Помните, к нам в 1980-е годы приезжали учиться, научились. Теперь мы у них пытаемся учиться. Мы научимся.

Всем хочу сказать главное. 120 лет отметили. Максим Владимирович, поздравляю. Коллектив отметить. Не забудь людей простых. Потому что там, в основном, простые наши нижегородские женщины. Мужиков тоже не бросай.

Конкретные предложения я передаю. У меня много написано. И по электричеству написано. У нас на 30% дороже, чем в Германии.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо. Пожалуйста, Ольга Александровна, заместитель начальника отдела. Приготовиться Янкову.

- (Подгурская О.А.) Добрый день, уважаемые участники слушаний. Я хочу выразить глубокое уважение за вашу большую работу.

Я представитель Минприроды России. Мне кажется, здесь на моем месте был бы представитель Минстроя, которому сейчас переданы все функции по жилищно-коммунальной политике. Я искренне не вижу, чем мы лично можем вам помочь.

Уважаемый председатель просил меня рассказать о предстоящем Года экологии. В начале января Президент Российской Федерации распорядился провести в 2017 году Год экологии в России. Мы сейчас готовим план мероприятий к этому году. Создан оргкомитет по Году экологии. Возглавляет его Сергей Борисович Иванов, руководитель Администрации Президента. В оргкомитет входят федеральные министры, главы субъектов федерации, руководители ведомств и полномочные представители Президента в федеральных округах.

В апреле будет первое заседание. Обобщены все предложения, поступившие с мест, с ведомств. Я хочу сказать, что не так давно мы проводили Год экологии. Там была очень большая мощная транспортная составляющая в программе. Что-то было реализовано.

В этом у нас особенность. В декабре 2015 года был утвержден план по развитию особо охраняемых природных территорий, 168 мероприятий разного уровня: межрегиональные, региональные, федеральные. Этот план будет имплементирован в план Год экологии, чтобы не дублировать решение, а заниматься реальной работой.

Направления очень разные: защита воды, леса, арктических территорий, Байкал в направлениях. У нас, наверное, вы тоже в курсе, новое законодательство в области обращения с отходами, в области нормирования влияния на окружающую среду. Проводится большая законодательная работа. Принят новый закон 219-й «Внесение изменений в систему нормирования».

Изменения потребовались, потому что нужен мощный стимул для замены устаревших технологий на производстве. Мы сейчас делаем базу нормативных актов, чтобы реализовать эти системы. Чтобы предприятиям было выгоднее внедрять новую технику и технологии, чем работать на старом производстве. Чтобы реально снизить загрязнение окружающей среды.

В этом контексте можно вспомнить и вклад транспортных систем в загрязнение окружающей среды в России. Когда говорим об электрическом транспорте, наверное, надо рассматривать все в комплексе. От начала производства техники, технологии и энергоресурсов для транспорта, до вопросов утилизации. С троллейбусами были большие проблемы с утилизацией аккумуляторов в свое время. Не знаю, как решена эта проблема сейчас.

Тем не менее, есть красивые транспортные картинки, что хорошо развиты электрические транспортные системы, просто транспортные системы в городах помогут снизить загрязнение атмосферного воздуха в городах, помогут разгрузить магистрали.

Нужно не только грамотное решение вопросов поддержки электрического транспорта, но в принципе построение транспортных систем. Минтранс ввел несколько проектов по развитию транспортных систем. Наверное, нам тоже об этом сегодня расскажут.

Позвольте пожелать вам удачи в вашей непростой работе, интересной работы, свершений.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо, Ольга Александровна. Нам самое главное надо – чтобы в Год экологии вы поддержали развитие горэлектротранспорта, как самого экологически чистого. Это самое главное будет. Спасибо Вам.

Пожалуйста, Янков Кирилл Вадимович, председатель Межрегиональной общественной организации «Союз пассажиров».

- (Янков К.В.) Пассажиры любят электротранспорт, но мало об этом говорить, мало описывать те последствия состояния электротранспорта, о которых мы говорим сегодня. Важно понять причины, почему так произошло. Есть некоторые объективные причины. Только назвав их, попытавшись понять, как с ними быть, мы можем сказать, есть ли у электротранспорта перспективы, что надо делать.

Первая причина – это изменение градостроительной ситуации в городах. Те маршруты, по которым проложены линии электротранспорта – это маршруты между крупными заводами, жилыми микрорайонами. Маршруты пассажиров во множестве городов изменились. Линии электротранспорта во множестве случаев остались в стороне от реальных маршрутов пассажиропотоков.

Естественно, что их перехватили автобусы и маршрутки. Это объективная ситуация. Надо подумать, что с этим делать. Снова заводы не возродятся. Где-то, может, возродятся, но, как правило, нет. Если возродятся, там будет меньше занятых.

Рынки, торговые центры стали серьезными объектами притяжения пассажиров. Как с этим быть?

Вторая причина. Мы все знаем, что те мэры, которые умеют считать, тоже знают, что автобусы им обходятся дешевле в эксплуатации. Чтобы тут ни говорил товарищ Василевский. По одной причине – автобусники не платят за инфраструктуру. Им не нужно содержать пути, им не нужно содержать контактную сеть.

Есть ли расчеты на эту тему? Есть ли предложения по тому, как можно не радикально, но хотя бы чуть-чуть снижать эту разницу в себестоимости перевозок между автобусом и между электротранспортом. Вот, о чем надо думать, говорить и считать, делать разработки в этом направлении.

Третье. Современные методы управления электротранспортом. Тут уже было сказано о том, что никто не рассматривает электротранспорт, как

бизнес. Например, можно ли электротранспорт сдать в концессию, есть ли такой опыт, может ли он привести к позитивным результатам или нет. Пока у нас форма МУПа, как правило. Кое-где это ОАО, тоже с муниципальным участием. Кое-где у нас был частный трамвай. Рязанский был частный трамвай, загнулся, совершенно не смог жить.

На эту тему кто-то проводил изучение вопроса? Кто-то пытался сформулировать предложения, как с этим быть? Нет, мало формулировать последствия текущего состояния. Надо смотреть в корень, оттуда искать пути решения проблем.

В завершении скажу такую вещь, может быть, нерадостную. Есть мы посмотрим направления развития научно-технического прогресса, мы сможем с высокой долей вероятности сказать, что через 20-30 лет такой отрасли, как электротранспорт, в современном понимании нет будет.

С одной стороны, будет конвергенция автобуса и троллейбуса в один вид транспорта, который, в основном, будет ехать на электричестве, где-то на двигателе внутреннего сгорания, в разных сочетаниях. Будет распределенная зарядка на маршрутах. Автобусы на контактной сети через 20-30 лет станут очень и очень редким экзотическим видом транспорта. Посмотрите, куда идут технологии. Автобус и троллейбус, по существу, сольются в один вид транспорта.

Трамвай, с другой стороны, у него в меньшей степени, но будет конвергенция с метрополитеном на базе легкорельсовых транспортных систем. Это тоже все больше и больше будет один вид транспорта в разных вариантах, в зависимости от необходимости обеспечения той или иной провозной способности.

Единой отрасли электротранспорта, я боюсь, через 20-30 лет скоро не будет. Это не повод нам всем сегодня разойтись. Это не повод не решать те проблемы, которые стоят перед нами. Тем не менее, перспективу тоже надо понимать именно так.

Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо.

У нас Судакова ушла, да? Здесь. Пожалуйста, Тамара Михайловна. Директор дирекции по стратегическому развитию и связям ГТЛК, Государственная транспортно-лизинговая компания. Приготовиться Комарову.

- (Судакова Т.М.) Меня зовут Судакова Тамара. Я директор по стратегическому развитию ГТЛК. Я, наверное, не очень в теме, что вы сегодня обсуждаете. Но у вас, если полностью называется мероприятие, в том числе и по мерам поддержки, то я расскажу про меры поддержки.

Государственная транспортно-лизинговая компания, если кто-то нас не знает, я расскажу, это на 100% государственная компания, которая управляется Министерством транспорта Российской Федерации. Мы реализуем программу поддержки транспортной отрасли, различных ее сегментов, начиная от авиации, заканчивая пассажирским транспортом.

Реализуем программы государственной политики через механизм некоммерческого лизинга.

Что такое «механизм некоммерческого лизинга»? В общем и целом, схему можно описать следующим образом, государственная транспортно-лизинговая компания привлекает бюджетные и внебюджетные источники в различной пропорции. Направляют их в качестве аванса на предприятия-производители техники. Получают технику, передают ее в лизинг на льготных условиях.

С 2009 года мы реализуем такую программу в области дорожно-коммунальной техники. Мы уже инвестировали 24 млрд рублей на текущую дату. Было закуплено более 8000 единиц техники, передано дорожным коммунальным предприятиям на условиях льготно-лизинговой ставки и нулевого аванса.

С 2012 года мы начали реализацию программы энергоэффективности на транспорте. Изначально мы занимались переводом пассажирского транспорта в городах на газомоторное топливо. На данный момент уже инвестировано почти четыре миллиарда рублей. Программа реализуется в нескольких регионах на данный момент, точнее в шести. Это Тульская, Челябинская, Свердловская, Самарская области, Ямало-Ненецкий автономный округ и Республика Крым. До 2020 года мы планируем инвестировать в закупку техники порядка 17 млрд рублей.

Подробнее расскажу про нашу программу в Республике Крым. Здесь, я вижу, есть представители из Севастополя, представители наших заказчиков. Федеральная программа реализуется за счет средств федерального бюджета по поручению Владимира Владимировича Путина о развитии газомоторной техники в регионе.

Также в программу были добавлены троллейбусы, трамваи. В 2015-2016 годах закупки составят 172 троллейбуса и 11 единиц трамваев. Общий объем инвестиций, которые компания планирует направить на реализацию данной программы – это 12 млрд рублей, из которых только половина – это средства бюджетных источников.

Остановившись на тех положительных эффектах, которые имеет наша программа, я должна сказать, что, во-первых, мы обеспечиваем производителей консолидированным и уверенным заказом. При этом, мы предоставляем возможность потребителям за счет льготных условий обновить собственные парки.

Если есть какие-то вопросы, готова ответить.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо.

Коллеги, в цейтноте мы уже находимся. Комаров, пожалуйста. Это заместитель генерального директора «НИИАТ», научно-исследовательского института по стратегии.

- (Комаров В.В.) Спасибо, Евгений Дмитриевич. Добрый день, коллеги.

Учитывая цейтнот, остановлюсь на основных аспектах, которые предложил бы, возможно, включить в резолюцию сегодняшнего мероприятия.

Во-первых, мы должны отдавать себе отчет в том, что городской электрический транспорт – это часть транспортного комплекса, как нашей страны, так и отдельного региона. К нему предъявляются те же самые требования, что и к другим видам транспорта. Они должны быть эффективны, должны быть производительны, должны быть экологически и по другим аспектам безопасны.

В этом смысле, безусловно, оставаться городскому электрическому транспорту в каком-то регионе или нет, администрации этих регионов должны решать, разрабатывая комплексные планы развития транспортной инфраструктуры поселений городского округа.

Вы помните, что 29 декабря 2014 года Федеральный закон №456 такие полномочия субъектам предоставил. Поэтому быть или нет в конкретном регионе данному виду транспорта, очевидно, должно быть определено при составлении городских планов развития транспортной инфраструктуры.

С другой стороны, до сих пор, очевидно, нет распределения четкой ответственности между федеральными органами исполнительной власти и субъектами федераций по различным видам транспорта.

Сейчас существует проект федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта», в котором сделана попытка эту проблему каким-то образом решить. Я полагаю, что это неплохой базис для совершенствования законодательства в этой сфере.

Не могу не остановиться на вопросах, связанных с техническим регулированием деятельности в этой сфере. Во-первых, это требования к подвижному составу, о чем здесь уже говорилось. Мы должны отдавать себе отчет в том, что должны быть обязательные требования к каждому виду подвижного состава и добровольные требования, которые вправе заказчик предъявлять к изготовителю.

До сих пор у нас, к сожалению, нет технического регламента, а именно таким документом предписываются обязательные требования к безопасности на трамвае или, как сейчас это правильно отметили, для рельсового транспорта.

Есть проект, который разрабатывал наш институт. Он находится в Евразийской экономической комиссии. Из-за отсутствия компромисса и единого мнения этот документ пока не движется полагаю, что можно обратиться в Евразийскую экономическую комиссию, чтобы каким-то образом этот вопрос продвинуть.

Другие моменты – это безопасность конструкции, другие моменты являются каждодневная, ежесекундная, ежеминутная безопасность подвижного состава, который выходит на перевозку пассажиров.

Есть процедура, которая подтверждает безопасность транспортных средств – это технический осмотр. К сожалению, в области троллейбусов и

трамваев он практически не осуществляется. Я понимаю, безусловно, что все предприятия заботятся о безопасности своего подвижного состава, предпринимают все меры, чтобы он выходил на маршруты безопасным.

У нас есть закон «О техническом осмотре». Там предполагается ряд мероприятий, которые, к сожалению, не работают. На сегодня ОСАГО выдается на трамваи без диагностической карты, что, очевидно, принять достаточно сложно.

Спасибо за внимание.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо.

Я думаю, что вы все знаете, что разработан проект Стратегии развития до 2030 года автомобильного транспорта и горэлектротранспорта. Знакомьтесь, изучайте, вносите предложения в институт, для того чтобы документ был с учетом ваших пожеланий принят. Это самое будет главное.

Уважаемые коллеги, времени у нас цейтнот, Алексей Сергеевич должен потом уехать на следующее совещание. Поэтому у меня есть два желающих, которые просят выступить. Это господин Батов и Быцко. Быцко из города Минска мы специально пригласили. Я бы очень Вас попросил, в течение двух-трех минут вкратце скажите суть ваших предложений, чтобы нам успеть закончить по нашему графику.

Пожалуйста, господин Батов.

- (Батов) Добрый день, коллеги. Приветствую всех. С учетом короткого времени постараюсь четко и ровно.

220-й ФЗ – тема моего доклада была. Ее специфика и реальное исполнение на сегодняшний момент.

Во-первых, я услышал в самом начале нашего заседания о том, что коллеги говорили, какие конкретные предложения. От МАП ГЭТ есть конкретные предложения и изменения в данный закон. я не буду их сейчас зачитывать, потому что это юридическая формулировка: «просим внести такое-то изменение в такой-то пункт, такие-то пункты».

У меня большая просьба, Евгений Дмитриевич, это письменное обращение, которое от МАП ГЭТ в Общественную палату поступит, приложить к резолюции. Чтобы мы здесь не затрагивали.

Если затрагивать, как работает сейчас закон, то буквально несколько. Во-первых, мы знаем, что сейчас у всех городов реестр действующих маршрутов создан. Маршруты у нас есть, как регулируемый тариф, так и нерегулируемый тариф. Сейчас большинство заказчиков ждут заключение пятилетних контрактов.

Что еще? Власти ряда городов занялись вопросами исследования реальных пассажирских потоков и работы нелегальных перевозчиков. Например, в Перми такая работа ведется совместно ГИБДД. Нелегальных перевозчиков лишают права пользоваться выделенной полосой, производить посадку и высадку на остановках общественного транспорта.

Закон дал действительно определенный инструмент для пресечения действий недобросовестных перевозчиков. При этом, с началом

практической работы еще ярче проявились пробелы в нашем законе. Как мы уже говорили в течение всего момента, что они ставят электротранспорт в условия жесткой конкуренции, в которой задействованы только рыночные критерии. Далеко за рамками остались представления о необходимости создавать устойчивую транспортную систему.

Для всех очевидно, что закон требует доработок. Сейчас эта процедура внесения изменений инициирована Правительством России. Она находится в стадии внесения предложений.

Я бы хотел отметить, что поэтому наша встреча сегодня, как никогда, актуальна. Наши предложения, серьезны мы рассчитываем, что они появятся и дойдут, как до Правительства, кто станет, в конце концов, инициатором, так и в Госдуму.

Говорить о том, что у нас все очень сложно, вне всяких сомнений. Говорить о том, что предприятия работают, каждый находит возможность, потому что за плечами находится коллективы, тоже присутствует.

Заканчивая, я бы сказал только следующим образом. Предприятия городского электротранспорта на самом деле не боятся конкуренции. Практика мировая показывает, что даже там, где когда-то были закрыты и закатаны рельсы, где инфраструктура была разрушена, рано или поздно она восстанавливалась, вопрос этот стоял достаточно остро.

На восстановление потребуются огромные вложения, которые у нас на сегодняшний момент есть шанс сэкономить, в том числе внимательно работая с законодательной базой.

Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо Вам.

Олег Витальевич Быцко, главный конструктор ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш», город Минск.

- (Быцко О.В.) Добрый день, уважаемые коллеги. Хочу поблагодарить за приглашение. Несмотря на то, что мы являемся гражданами, я лично, другого государства, вы пригласили на такое важное совещание нас. Это значит, что мы еще не выпадаем из обоймы, можем участвовать в решении проблем, в том числе горэлектротранспорта в Российской Федерации.

Я хотел бы два слова на цифрах подтвердить то, что говорил мой земляк господин Иванов. С 2009 года в Белоруссии действует программа, которая называется Государственная программа обеспечения городов Республики наземным городским электрическим транспортом.

В рамках этой программы предусмотрена замена городского электрического транспорта: троллейбусов и трамваев, в размере 10%. Это связано с тем, что срок эксплуатации троллейбуса 10 лет, после этого срока эксплуатации поддерживать его техническое состояние дороже, чем приобретать новый подвижной состав. Потому что мы в свое время занимались капитальным ремонтом троллейбусов. Перестали этим заниматься, потому что капитальный ремонт троллейбусов, которые

приходили после пробега в миллион километров, обходился порядка 80% от стоимости нового подвижного состава.

В настоящее время предприятия транспортные Республики Беларусь после эксплуатации 10 лет или 600 тысяч километров пробега троллейбусы списывают и утилизируют. Это факт.

В рамках данной программы было заменено за прошедшие семь лет порядка 1000 единиц троллейбусов. Скажу, что в Белоруссии 1700 троллейбусов эксплуатируется в семи городах, 350 трамваев в четырех городах. Из этих 1700 единиц за последние семь лет было заменено порядка 1000 единиц.

Что касается трамваев, здесь ситуация чуть похуже обстоит. За это время было заменено порядка 230 единиц трамваев в Белоруссии.

Эти действия привели к тому, что на сегодняшний момент средний срок эксплуатации троллейбусов в Минске шесть лет, в областных городах порядка восьми лет. Что касается трамваев, в Минске порядка восьми лет. Что касается других городов, 11-12. Правда есть еще Мозуль, у которого 20 лет трамваи ходят, он их не меняет, но это другая ситуация.

В рамках этой программы предусматривалось также развитие контактной сети, в связи со строительством новых районов. Это осуществлялось до последнего времени. К сожалению, кризис тут тоже наложил свои отпечатки. В настоящее время уже не так активно происходит развитие этого направления.

Также в рамках этой же программы в городах внедрялись системы управления транспортом, системы оплаты электронными билетами. Программа предусматривала комплексное развитие именно электротранспорта в республике.

В настоящее время, как я уже говорил, в связи с неблагоприятной финансовой ситуацией, немножко это не так активно развивается, но продолжает развиваться.

Что касается нас, как производителей, то мы в настоящее время видим, что проблема развития троллейбусного движения, про трамвай сложнее говорить, трамвай – это немножко другое направление. Именно троллейбусное движение связано с тем, что требуется значительное капиталовложение при организации новых маршрутов: строительство подстанций, контактной сети. На это, как раз, денег еще меньше выделяется, чем на приобретение нового подвижного состава.

Поэтому мы сострочили свое внимание на том, чтобы разработать и предложить заказчику троллейбусы с автономным ходом, которые могут продлить жизнь троллейбусному движению.

Согласен, к сожалению, с господином Янковым, что в классическом понимании троллейбус постепенно будет уходить. Его должен будет заменить троллейбус с автономным ходом, в последствии электробус.

В настоящий момент мы занимаемся именно этими направлениями. Как мне уже говорили, рекламировать я здесь не буду. Если кому-то

интересно, то я готов отдельно представить информацию по той технике, которую мы сейчас выпускаем.

Спасибо за внимание.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Спасибо, Олег Витальевич.

Уважаемые коллеги, у нас выступило 22 человека. Еще есть желающие, которые хотели бы выступить, которые записывались. Сами видите, времени нет. Оставьте ваши выступления нам, для того чтобы мы их учли при доработки окончательного документа.

У меня записывались господин (нрзб). Господин Шимин Валерий Леонидович оставил два предложения, мы их учитываем. Поэтому есть предложение закончить наши выступления.

- (Морозов А.С.) Евгений Дмитриевич, можно два слова по итогам. Морозов Александр Сергеевич. Я очень долго работал с МАП ГЭТ.

- (Казанцев Е.Д.) Что Вы хотите?

- (Морозов А.С.) Дело в том, что самое главное, о чем мы хотим сказать. У городов нет обязательства построить качественную транспортную систему. Поэтому 220-й закон в нынешнем виде – это просто способ отменить весь ГЭТ.

Пункт один – у нас нет в бюджете денег заказывать ГЭТ. Давайте на нерегулируемых тарифах. Первый пункт, два, поскольку там ходит маршрутка вдоль трамвая, то трамвай невыгодный, мы его отменяем.

Только при плановой системе будет видно преимущество трамвая и троллейбуса. Когда мы все потоки централизованно направляем на ГЭТ. Если же мы сделаем 220-й, что сейчас принято, все просто у нас развалится.

Предложение – убрать нерегулируемый тариф из 220-го закона, оставить только по регулируемому, задать городам обязательства.

К Алексею Сергеевичу просьба, сделать систему мониторинга на федеральном уровне. Мониторинга качества транспортного обслуживания в городах. Чтобы люди голосовали не за снижение тарифа, а за повышение качества. Когда видно, что мэрия данного города обеспечила лучший транспорт в России, конечно, будут голосовать за этого мэра.

Если сейчас речь только о том, чтобы понизить тарифы, конечно, отрасль исчезнет. Пассажир же не понимает, на каком уровне находится его качество, как оно изменяется. Он видит только в деньгах, сколько он платит.

Поэтому давайте уберем нерегулируемый тариф, зададим обязательство муниципалитетов и регионалов обеспечивать качество транспортного обслуживания, также как качество дорог, всего остального. Включим в систему мониторинга качество управления, показатель не только качества дорог, но и качество транспортного обслуживания. Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Хорошо. Вы для аудиозаписи скажите свои фамилия, имя, отчество и должность. Аудиозапись идет, чтобы там было, чье выступление. Назовите себя.

- (Морозов А.С.) Морозов Александр Сергеевич, старший руководитель проекта компании ЭКОМ. Длительное время сотрудничал с МАП ГЭТ.

- (Казанцев Е.Д.) Спасибо. Уважаемые коллеги, мы на этом наши дебаты заканчиваем. Я думаю, что вы их продолжите завтра на ваших встречах рабочих.

Сейчас я бы просил Алексея Сергеевича, заместителя директора Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта и городского электротранспорта Министерства транспорта России. Вы его прекрасно все знаете. Чтобы он подвел наши итоги по вашим выступлениям, вашим предложениям, замечаниям. Потом мы с ним вместе будет дорабатывать наши рекомендации, которые мы сделаем.

- (Бакирей А.С.) Для записи: Бакирей, Минтранс.

Я вряд ли буду подводить итоги. Формат, который обозначен – это совещание в рамках Общественной палаты. Я не подчеркиваю, что Минтранс, министерства, чиновники абстрагируются от общества. Я думаю, что основная идея данного мероприятия была – это услышать друг друга, понять, какие проблемы есть. Хотя, об этих проблемах мы, наверное, не первый раз слышим. Какие есть предложения, как это можно емко, четко сформулировать, каким образом можно институт Общественной палаты использовать для решения этих проблем.

У меня сложное впечатление внутренне по результатам дискуссии. Я понимаю, что у нас очень разная здесь публика собралась, в хорошем смысле «публика», которая представляет органы государственной власти субъектов федерации, органы местного самоуправления, которые обозначают свою проблематику. Есть руководители предприятий городского наземного электрического транспорта. Я подчеркну, что в подавляющем большинстве это руководители ГУПов и МУПов, которые, в свою очередь, являются работниками, которые нанимают органы государственной власти, органы местного самоуправления.

Здесь есть представители общественных организаций. Немножко дошло чиновников из министерств. Спасибо госпоже Подгурской, которая нашла возможность прийти и выступить. К сожалению, нет моих коллег из Министерства промышленности и торговли, из Министерства энергетики, которым, наверное, тоже значительную часть вопросов можно было адресовать. В части производства, наверное, по электроэнергии, что мы говорили. Там действительно проблема есть. Я, может быть, два слова об этом скажу.

Теперь по существу, несколько мыслей, которые у меня возникли по итогам обсуждения. Олег Анатольевич не даст соврать, представляющий комитет по транспорту Санкт-Петербурга. Некоторое время пришлось поработать или была честь, правильнее сказать, поработать в регионе.

Я очень хорошо помню, примерно для себя представляю, как работать в регионе, как на федеральный центр, на Москву ориентироваться. Пытаться

понять, что там в Москве думают. Почему те проблемы, которые здесь есть на местах, они не видят. Почему нет денег, почему не заливают нас деньгами. Почему те действительно объективные, кое-где субъективные проблемы они в Москве не аккумулируются. Почему не принимаются те решения, которые позволят сделать принципиально качественный шаг вперед. Количественный, качественный – какой угодно.

Речь не обо мне. Я просто пытаюсь посмотреть на те вопросы, которые были обозначены, с двух сторон: и с той стороны баррикад, с точки зрения человека, который занимает ту должность, которую я сейчас занимаю.

Первый момент. Много идет от нормативки. Нормотивно-правовое регулирование – это основа основ. Как мы законы сформулируем, каким образом они зададут рамки для организационной структуры, для финансового регулирования, экономических создания стимулов, многое будет зависеть.

Поэтому, наверное, в первую очередь, это вопрос к Правительству, Минтрансу, Государственной Думе. Сергей Федорович здесь очень подробно рассказал о тех подходах, которые по 220-му Федеральному закону приняты. Это, безусловно, так.

Законодательное регулирование предполагает, ведь, не просто предоставление прав, но и возлагает определенные обязанности. Мне кажется, каждый человек, который занимает какую-то руководящую должность, он должен представлять, какие есть у него права, какие у него есть обязанности.

Законы не идеальны, кто бы спорил. Наверное, их нужно совершенствовать и регулировать, совершенствовать регулирование, которое создано. Мы имеем то, что мы имеем. Мы этого достойны. Здесь камень и в свой огород надо бросать, и в чужой, это все правильно.

Мы не стоим на месте. Нормативное регулирование происходит. Мы год назад собирались примерно в эти же дни на площадке Сокольников, когда открывалась пятая выставка Горэлектротранса. У меня была возможность с коллегами пообсуждать проблематику. С тех пор кое-что изменилось, много, что не изменилось. Наверное, об этом нужно говорить.

Что принципиально поменялось. Есть 220-й Федеральный закон. плохой он, хороший, вы знаете, как он рождался. Мы тогда год назад загадывали, планировали свою деятельность. Говорили, давайте через год встретимся на таком же мероприятии, попытаемся понять, что-то изменилось, что нет.

Давайте посмотрим в зеркало. Я, прежде всего, теперь пытаюсь встать на место руководителей органов власти, городских округов, заместителей руководителей городских округов, которые здесь присутствуют со стороны регионов. Так ли ограничивает, так ли плох закон, так ли он идет по рукам, что нужно при любой возможности приезжать в Москву и говорить: вот, он не работает, вот у нас нет возможности, все пропало.

Хотел бы обратить внимание. Первый сюжет. Во многих выступлениях прозвучал посыл о том, что есть недобросовестная конкуренция. Есть конкуренция за пассажира, есть конкуренция за маршрут. Постойте, либо мы плохо читаем закон, либо мы по-разному читаем закон. один из самых проблемных вопросов, которые сколько копий, Сергей Федорович не даст соврать, сломали. Какие полномочия дать регионам, какие полномочия дать муниципалитетам? Все ли зарегулировать на федеральном уровне, сказать: ни шагу влево, ни шагу вправо, все должны ходить по линейке.

Предлагают, давайте все троллейбусы, трамваи отдадим обратно в Москву. Система Минавтотранс был, Министерство жилищно-коммунального хозяйства. Давайте у нас от каждого водителя трамвая до министра будет четкая вертикаль.

Коллеги, вопрос, это может быть. коллеги из Белоруссии очень хорошие примеры приводят. Давайте поймем, у нас страна другая, с точки зрения государственного устройства. У нас федеративное государство. Нельзя сказать о том, что в Москве сидит департамент, Бакерей, ваш покорный слуга, министерство, все вопросы на местах решит.

В этом-то идея была, прошу прощения за пафосные слова, Конституции, закона 220-го, в котором было сказано: да, общие принципы сформулированы. Пожалуйста, если маршрутная сеть не устраивает регион, не устраивает орган местного самоуправления, коллеги, какие вопросы. смотрим еще раз в зеркало – документ планирования перевозок.

У меня вопрос, выступали коллеги из регионов, из муниципалитетов. Кто разработал документ планирования перевозок. У вас в Стерлитамаке есть такой документ или нет? Есть документ. Отлично, пожалуйста, вот инструмент. Можно руководителям ГУПов и МУПов, Горэлектротранспорта спросить, в ваших городах есть эти документы.

Нам говорят, что в законе не прописаны принципы методики разработки этих документов. Это и плохо, и хорошо. Потому что, когда мы пытались договариваться вообще, чтобы этот документ появился в Федеральном законе, потому что в некоторых редакциях его не было, тоже была дискуссия. Нам сильные города и регионы говорили: не лезьте, мы сами все знаем, сами все закажем, мы сами знаем, как пассажиропотоки считают. Это считали в советское время, если раньше не считали, сейчас будем считать. Нам нужен только послы, нам нужны расходные обязательства, чтобы этот документ разработать. Нам нужна будет строчка в бюджете. Мы эти деньги найдем. Не так дорого это стоит. Это подешевле, чем один вагон трамвайный купить.

Коллеги пошли по этому пути, сказали: регионы, вам нужен инструмент, вот документ планирования перевозок, вперед, идите, разрабатывайте. Сейчас целая пачка у меня, в неделю по 20 писем от разного рода граждан, организаций. Говорят, не может наш мэр, не может наш руководитель автотранспортного предприятия или предприятия

Горэлектротранса себя мобилизовать, он не понимаем, как это делать. Хорошо, давайте поможем.

У нас товарищ Харитошкин здесь присутствует. У нас есть проект совместно с Организацией Объединенных Наций. Мы сейчас за деньги Организации Объединенных Наций разработаем методические рекомендации, как этот документ разрабатывать. Ладно, пусть будет эта шпаргалка.

Коллеги, иногда сталкиваешься, к сожалению, с неким иждивенческим отношением, что все разжуйте, сделайте. Мы удочку дали. Плохая-хорошая, будем совершенствовать. Можно сделать, можно начинать заниматься этим.

Еще закон не заработал реально в полный рост. У нас 11 января он вступил в силу. Начались новые процедуры, начались новые конкурсы, регулируемые тарифы, нерегулируемые. Можно отдельную дискуссию по поводу того, что нужен нерегулируемый тариф или не нужен. Отдельно нужно собираться, обсуждать. Вопрос в другом.

Закон, с точки зрения контроля, еще не заработал. Сейчас маршрутную сеть, документ планирования перевозок, все равно там есть определенные механизмы, которые были в закон заложены, которые не предполагают единовременное обнуление сети.

Нам говорят, приходит бизнес, говорит: невозможно взять, завтра нас всех выкинут в мусорное ведро. Мы в лизинг входили, мы закупили подвижной состав. Пришел сейчас новый мэр, он сейчас под солнцем 220-го Федерального закона, скажет, что я завтра ввожу новую маршрутную сеть, все на улицу.

Понятно, что закон является компромиссом. Поэтому есть отлагательные сроки. Завтра не можешь, но документ тебе позволяет по определенной процедуре с использованием определенного механизма все-таки эту сеть оптимизировать, а не ссылаться на ту сеть, которая стихийно была сформирована в 1990-е годы, когда не от хорошей жизни выходили все частные перевозчики на маршруты, давали тот подвижной состав, который они могли дать. Не могли они тогда купить автобусы большой вместимости, ставили то, что есть. Понятно, что это надо приводить в соответствие. Наверное, по щелчку пальцев это не делается. Закон такой механизм дает.

Вопрос, связанный с тарифами, не с тарифами, давайте, а со справедливой стоимостью транспортной работы. Сергей Федорович, что говорит, Москва. Можно сказать, что Москва – это особый город, много денег. Вопрос не только: много денег или не много. Вопрос в том, что надо прочитать закон, понять, как его можно использовать для тех целей, которые есть.

Транспортная работа, пожалуйста. Транспортная работа – это основа основ, которая заложена в этом Федеральном законе. Новелла не новелла, но предполагается, что заказывается транспортная работа. Да, может быть, механизм взимаемой платы остается у перевозчика, либо она поступает в

бюджет. Это вопрос, который решается на месте, исходя из финансовых возможностей субъекта или муниципалитета.

Коллеги, мы, что друг друга будем обманывать что ли? Вы сами работаете, большинство из вас руководители ГУПов и МУПов. Вас нанимал на работу муниципалитет. Придите и скажите, вам бьют по рукам, говорят, что у нас нет денег. Так вы приезжайте в Москву, говорите, что у нас проблема, у нас тарифы низкие. У нас цену устанавливают такую, которая не позволяет окупать доходы. Это все правильно и справедливо.

Только надо вопрос задать, наверное, у себя на местах. Тут хорошие цифры были по поводу распределения средств, которые от налогов поступают – 13, 14, 17%, все остальное в федеральный центр.

Вы тоже говорите, давайте федеральную целевую программу. Такое ощущение, что здесь у меня не хватает только волшебной палочки. Я еще чемодан денег не привез раздавать. Извините за эмоциональные некоторые пассажи.

Как в муниципалитетах есть приоритеты – майские указы, образование, на транспорт мало остается. Причем, в некоторых регионах и субъектах все-таки это в качестве приоритета обозначается, деньги выделяются. Плохо ли хорошо, но обновление происходит. Татарстан говорит. Тоже, наверное, не самый неблагополучный субъект. Вопрос политической воли. От этого много зависит.

Можно все к одной гребенке, но так не получится – страна абсолютно разная. Тариф единый не будет. Надо это понять – не будет единого тарифа. Мы попытались, были методические рекомендации те, которые были подписаны Минтрансом в 2013 году. Написали проект федерального закона «О внесении изменений в устав автомобильного транспорта» и так далее.

Нам быстро показали, кто мы такие, как нас звать. Абсолютно быстро показали. Мы методичку издали. В чем проблема, это риторический вопрос, не надо на него отвечать. Придите с этой методикой к своим руководителям, скажите: есть методика. Вам, что говорят? Денег нет.

Вы хотите, чтобы мы законом через Москву поломать своих руководителей, которые вас наняли на работу, чтобы вы получали эти деньги. Это неправильно. Это неправильно даже с точки зрения субординации.

Инструмент дали. Вам МИАТ хорошую методичку рассчитал. Правда, как ее применять, мне все говорят, очень сложно. Потому что прочитаешь 64 страницы, там нужно отдельную службу создавать экономическую, которая, как коллеги из Белоруссии говорят, не два человека, а шестнадцать для этого нужно. Наверное, это нужно упрощать.

Нам говорят: максимальную начальную цену контракта давайте установим. Подготовили мы проект, внесли сейчас в Правительство. Надеюсь, Правительство нас поддержит, даст Минтрансу полномочия на утверждение порядка определения максимальной начальной цены контракта,

который отличается от того, что написано в Федеральном законе 44-м в 22-й статье.

Кто мешает сейчас региону взять те методы, которые там есть, сопоставимых рыночных цен. Хотите, затраты обосновывайте в ФАСе. Кого мы обманываем? Мы обманываем сами себя. Поэтому у нас получается, что, не буду города называть, которые объявляют по 44-му ФЗ за 100 рублей конкурс. 100 рублей – обслуживание на целый год. Давайте мы еще какую-нибудь методику разработаем. Опять, давайте на Москву посмотрим. В Москве скажут, как всем правильно жить. Так не бывает.

Повторю, права, но и ответственность и обязанности, и обязательства. Я ни в коем случае не хочу этим эмоциональным выступлением каким-то образом перекладывать ответственность Минтранса, как с регулятора, который нормативно-правовым регулированием занимается в этой сфере, на всех вас, присутствующих.

Тут улица с двухсторонним движением. Поэтому знаю, был в вашей шкуре в какой-то части, в какой-то мере, когда работал в регионе. Здесь точно все вопросы не решить. Здесь нужно внимательно читать эти законы, давать предложения.

Спасибо коллеге Батову, он обозначает определенные послы. Наверное, нужно совершенствовать законодательство. Давайте пользоваться тем, что есть. При желании, при политической воли этим можно заниматься.

Несколько вопросов, которые тоже здесь прозвучали. Первый сюжет – техническое регулирование. Это бич, это беда страшная. Много, что здесь говорить по поводу эксплуатации. Это является следствием того, что у нас жуткая ситуация в этой сфере. Она абсолютно неприемлемая, с моей точки зрения. Я вынужден расписаться в полной своей неспособности, наверное, мне не стыдно об этом сказать. Хотя, неправильно об этом говорить. Мне все скажут, что ты неправильно делаешь, что ты здесь сидишь.

К сожалению, пока мы этот вопрос не решили. Тут у нас все интеграционные, которые правильные, процессы в данном случае оказали медвежью услугу. Не хочет Казахстан технический регламент, отказывается, говорит, что не нужны нам ваши трамваи, мы трамваи будем покупать в Китае и в Южной Корее, не нужны нам ваши требования, стандарты. Проломить не можем. В Правительство в очередной раз внесли. Уже вице-премьеру первому.

Уже говорим, если мы не можем, давайте мы примем решение на уровне национального стандарта. Не можем мы технический регламент принять Таможенного Союза, Евразийского Экономического Союза. Нет политической воли. Отказывается Казахстан. Давайте примем на национальном уровне.

Пока нас коллеги из Минпромторга, здесь отсутствующие, к сожалению, не поддерживают, говорят, как так, мы теперь пять стран, единые, должно быть единое регулирование техническое. Мы у разбитого корыта.

Говорят нам, правила технической эксплуатации с 2001 года не утверждались. Коллега Комаров упомянул про закон, он теперь называется не «О метрополитенах», а он теперь называется «О внеуличном транспорте», проект закона.

Конкретный пример из смежной отрасли. Мы прописали основополагающий документ, который сейчас нигде не урегулирован. Правила техничкой эксплуатации метрополитенов. Это Библия. Это книга, на основании которой работает метро, супер технически сложный объект, опасный, какой годно называйте.

Нам четко дает по рукам, говорит: ребята, правила технической эксплуатации – это суть предмета технического регулирования. Да, это раньше было. Да, это было в советское время. Да, это было до закона «О техническом регулировании». Сейчас вы этого не можете делать, должен быть технический регламент.

Мы говорим, как же так, на железнодорожном транспорте есть правила технической эксплуатации, прекрасный, Минтранс России. Есть Федеральный закон «О железнодорожном транспорте». Они говорят, здорово, все отлично. Только есть техрегламент, штук пять, на железнодорожном транспорте, от которого вытекает отсылочная норма, связанная с эксплуатацией железнодорожного транспорта, подвижного состава.

Хорошо, если в техническом регламенте такую норму зафиксируете, издавайте свой приказ. У вас нет оснований федеральным законом устанавливать полномочия Минтранса, Правительства, кого бы то ни было, на утверждение правил технической эксплуатации.

К сожалению, я вынужден признать, что эта позиция отражается на том вопросе, который нас здесь интересует при этом обсуждении. Правила технической эксплуатации городского электрического транспорта, в смысле трамваев и троллейбусов. Два документа, который покойный первым замминистра транспорта Насоновым были утверждены. Других сейчас нет. Внести изменения мы туда не можем. Потому что нет полномочий. Те приказы не зарегистрированы в Минюсте.

Наверное, наша совместная здесь должна быть инициатива и просьба. Давайте вместе поработаем над резолюцией, рекомендациями. Техническое регулирование – это бич. К сожалению, от этого очень многое зависит. Вопрос износа, да, здорово. Зарегулировали на железнодорожном транспорте все в техническом регламенте, поэтому у них там сейчас жесткие сроки. Полувагоны, вагоны, списания, нормативные сроки. Не было несчастья, да несчастье помогло.

На ГЭТе сейчас этого нет. Это позволяет худо-бедно как-то латать, это плохо, это неправильно, это не здорово, но это позволяет хоть как-то закрывать те вопросы, которые цифры здесь красноречивые были по износу. Это неправильно.

Если бы это все было, наверное, с завтрашнего дня нужно было все останавливать, говорить: все, это невозможно эксплуатировать. К сожалению, от Белоруссии нам тут далеко. Здорово, хочется порадоваться за коллег.

Электричество, электроэнергия, электроснабжение. Дорогое, уже два года пытаемся с Минэнерго, которых тоже, к сожалению, здесь нет, решить этот вопрос. Причем, не хочу камень в огород коллег кидать, нет и нет.

Получаем письма. Вы, наверное, тоже хорошо знаете, в Ассоциации они есть, что нет оснований. Нет оснований и все. Загнитесь вы все там, но оснований нет.

Это тоже, наверное, то, что нужно выносить на уровень Общественной палаты. Это не значит, что я пришел, жалуясь на коллег, пытаюсь как-то эти вопросы. Это действительно проблема. Надо это признавать.

Еще один сюжет – техосмотр. Сколько уже сказано об этом. Казалось бы, давайте начнем счет. Есть два приказа (не буду называть, кто их должен издать), которые отрегулируют специфику городского электрического транспорта. В части квалификационных требований, которые должны предъявляться к работникам-операторам технического осмотра. И в части оборудования и аппаратуры, которые должны использоваться.

Вроде бы, если ассоциации, вместе написали. Институт принял участие, Куценков включался. Написали, уже сами написали приказы другого министерства. Сами написали, говорят: просто внесите их. Пока бьемся. Говорят, вроде, да, поддерживаем, но приказов, как нет, так и нет.

Нет приказов, тогда смотрите общие приказы по автомобильному транспорту. Никогда приказы, которые касаются автомобильного транспорта, не смогут быть применимы к горэлектротранспорту. Просто нет там того, того оборудования, которое там используется или должно использоваться в части того же энергоснабжения, просто его нет. Поэтому одно за другое цепляет. Мы, к сожалению, находимся там, где мы находимся.

Последний сюжет, потому что я злоупотребляю временем вашим. Спецценки. Вроде у нас с Минтрудом спецценка условий сдвинулась с мертвой точки, идет движение. Еще не дошло до своего логического завершения. С профсоюзами собирались. Там много вопросов и в сфере труда. Да, взяли, вычеркнули все это. Нет таких специальных условий, до свидания. Пенсия не интересует. Зарплата не интересует.

Пытаемся вылавливать все дыры в законодательстве, с коллегами отработывая на площадке Минтруда, как-то помогаем в этой части.

Последний сюжет по финансированию федеральному. Во-первых, мне сложно сказать, что было 10 лет назад или даже пять лет назад. Могу сказать, что было четыре года назад. Была та программа, с которой мы начинали, которая совершенно справедливо, поддержку коллег-промышленников, производителей, не получила того развития, которое должна была получить.

Это программа 2012 года, которая предполагала выделение софинансирование. Шла она по линии Минтранса тогда. Софинансирование мероприятий на газомоторные автобусы, троллейбусы и трамваи. Это такая первая ласточка была. Это не значит, что это первая была программа, но за последние годы.

С нашей точки зрения, мы всегда подчеркиваем, не из-за того, что это Минтранс сделал, программа в целом была неплохая. По крайней мере, востребованность этой программы была доказана тем, что все средства, которые были выделены, они фактически были все использованы. Более того, пропорцию даже удалось изменить. По факту миллиард предусматривался на софинансирование троллейбусов, трамваев – более 1,5 миллиардов. Даже примерно с автобусами сровнялись.

Есть два момента, которые нужно учитывать. Первая ситуация – с 2013 года платежеспособность и предприятий, и муниципалитетов, и регионов, к сожалению, в лучшую сторону не увеличилась. Поэтому, если тогда регионы могли на те условия, они были достаточно льготные, иногда даже до 50-60% в отдельных случаях финансировали подвижного состава. Там пропорция была такая, достаточно гибкая. Это касалось в большей степени автобусов, такой процент, но, тем не менее.

Потом у нас была пауза. Пауза была неправильная. Нам все промышленники говорили: ребята, так нельзя, вы нам в конце года деньги сунули, кинули, мы попытались что-то выполнить. В следующем году эта будет программа или нет? Мы говорим, конечно, будем стараться, чтобы вы свой производственный цикл не по одному, не по 15 троллейбусов производили, а, чтобы вы понимали перспективу. Это же тоже деньги, производственные фонды и так далее.

Надо сказать большое спасибо тоже отсутствующим коллегам из Минпромторга. У нас не получилось, у них получилось. Не важно, кто это сделал. Пусть это будет Минпромторг. Они смогли изыскать средства в рамках своей программы, которая называется, напомним, «Развитие автомобильной промышленности». Надо отдать им должное, что они в автомобильную промышленность умудряются запихнуть троллейбусы и трамваи. Мы тут их поддерживаем и будем поддерживать вэ той части.

В прошлом году было сложно. Условия предоставления субсидий, порядок предоставления субсидий был не очень воспринят регионами и субъектами. В этом, мне кажется, была недоработка.

Я буквально сегодня сюда, когда выдвигался, пообщался с коллегами в Минпромторге, чтобы снять последнюю информацию. Говорю, апрель на носу, наверняка меня сейчас будут спрашивать, даже этот миллиард, который выделен, как будут предоставляться субсидии, сколько будет троллейбусов, сколько будет трамваев. Будет фиксированная цена или нефиксированная.

Думаю, что многие из вас этой информацией владеют. Особенно, кто имеет отношение к производству. Меня тоже сориентировали, что в мае постановление выйдет, что будет фиксированная стоимость. Что размер

софинансирования со стороны федерального бюджета. Что это позволит более четко формулировать свое отношение регионов, муниципалитетов на участие в этой программе.

Конечно, этим миллиардом вряд ли будет решена проблема та, которая есть. Она возникла не вчера, копий, с точки зрения обновления подвижного состава.

- (Мужчина 5) По поводу софинансирования. У вас же в 2014 году была программа, которую на комиссии по бюджетным проектировкам завернули. Она была на три года. По восемь миллиардов закладывалось.

- (Бакирей А.С.) Верно. Эту программу вносил Минтранс. Мы эту программы, с учетом актуализации, вносим каждый год. Я вам ответственно говорю. Мы, Минтранс России каждый год вносит эту программу. Не исключение и прошлый год. Мы на корректировках этого года будем подавать эту программу.

Позиция очень простая. Дополнительного финансирования нет и не будет. Если коллеги из регионов приезжают, говорят, что сложная финансовая ситуация, видимо, считают, что в федеральном центре все показатели растут.

Финансирование срезается. Поэтому позиция у Правительства, у Минфина очень простая. У вас есть лимиты бюджетных обязательств, которые доведены вам в рамках ваших программ. Минпромторговская «Развитие автомобильной промышленности, наша «Развитие транспортной системы», где нет вообще никаких средств на городской автомобильный, наземный электрический транспорт. Только федеральные объекты.

В рамках этих средств, пожалуйста, откажитесь от строительства аэропортов, откажитесь от развития внутренних водных путей, гидроузлы и так далее. Окажитесь от этого, выделите деньги, отдайте деньги решения ваших федеральных задач в регионы.

Поэтому вопрос очень простой. Есть задачи, которые являются чисто федеральными, на которые денег нет. Аэродромы тоже в не очень хорошем состоянии находятся. Внутренние водные пути в загоне, откровенно говоря. Что рассказывать? Федеральные дороги – тоже понятно.

Откажитесь от этого. Чемпионат мира по футболу, не стройте метрополитен в Нижнем Новгороде или в Петербурге, не давайте деньги. Выделите эти деньги, отдайте на ГЭТ. Денег других нет. Кубышка-то одна и та же.

Поэтому вопрос очень простой. Вернее, ответ очень простой, будет отдельное ФЦП или нет. В моем понимании, ФЦП, как инструмент отдельный, ее не будет. Ее не будет, сложно на это рассчитывать. Потому что идет тенденция укрупнения целевых программ федеральных.

Поэтому те инструменты, которые сейчас есть, в них нужно предусматривать эти мероприятия. Мы коллег из Минпромторга, раз Правительство приняло решение, что нужно в первую очередь оказывать

содействие через промпредприятия. Имеется в виду, стимулировать производство можно через спрос, можно через предложение.

Минпромторг доказал, молодцы, что плохая ситуация на заводах, что нужно поддерживать производство путем формирования условий со стороны субъектов и муниципалитетов о дополнительном спросе на их продукцию. Хорошо, Минпромторг, проблем нет. Коллеги-производственники сказали, нам проще это. Это и газомоторные автобусы, троллейбусы, трамваи. Нам проще работать с Минпромторгом. Это наше министерство. К Минтранс мы никакого отношения не имеем.

Органы транспортного управления субъектов и муниципалитетов – это Минтранс. Так как речь идет о поддержке производства, это к Минпромторгу. Хорошо, проблем нет. Вопрос в том, что принципиально важно, мне кажется, наша совместная задача – ту программу, которая в этом году, миллиард мало. Давайте сделаем вместе, попросим наших коллеги из Минпромторга, сделаем так, чтобы этот миллиард, показать, что он тоже может работать.

Потому что, когда они в этом году пришли, говорят, дайте нам денег. Им сказали, сколько вы в прошлом году, 560 млн получили, а, сколько потратили, где эффективность расходования бюджетных средств.

Был сделан вывод – неэффективно. Тот механизм, который был предложен, он не работает. Поэтому задача такая – совместно такой механизм сейчас прописать, который позволит показать всему финансовому нашему экономическому блоку, что это работает, что есть определенная динамика.

Они тоже говорят: вы тонким слоем размазывайте по России, один троллейбус здесь, один трамвайный вагон там. А эффект где? где эффект? Покажите программно-целевой подход. Был процент износа 78%, стало 77,5%. За этот год он еще увеличился, потому что выбывает подвижной состав.

Поэтому я за программно-целевой подход. Вопрос – в какой инструмент погружать этот сюжет. Это то, что, наверное, нужно садиться вместе с нашими коллегами из других ведомств на площадке Правительства, договариваться.

Я извиняюсь, что я был так многословен.

(говорят не в микрофон)

- (Мужчина б) Алексей Сергеевич, два вопроса конкретные. Два вопроса нормативного регулирования. Мы все про 220-й, просто коллеги не сталкивались. У нас есть Лесной кодекс.

- (Бакирей А.С.) Я видел в рекомендациях.

- (Мужчина б) Мы будем этим заниматься? Строительные нормы и правила, 20 метров отступ для жилой зоны. Если бесшумные технологии, может, можно реально делать меньше. Строительные нормы и правила этого нам не дают.

- (Бакирей А.С.) Коллеги, давайте так, я ознакомился с рекомендациями предварительно и сейчас еще раз посмотрел. Они немножко модифицировали, но, тем не менее.

Если есть проблема, надо ее ставить. Если речь идет о нормах и правилах строительных, давайте в Минстрой вместе обратимся, Общественная палата, Ассоциация.

Вопрос – Ассоциация в Минстрой обращалась по этому вопросу, была дискуссия.

(говорят не в микрофон)

- (Бакирей А.С.) Здорово. Нормы и правила строительные – Минстрой.

- (Мужчина 7) Алексей Сергеевич, когда по Севастополю ситуация разрядится по лизингу? Вы говорите, у нас все деньги, деньги. У нас нет, у нас нормальный губернатор, в этом отношении все классно, работаем.

Проблема упирается в то, что мы до сих пор не можем отыгаться именно из-за того.

- (Бакирей А.С.) Послушайте, мне сор из избы выносить или, как? Я думаю, что не надо. Я Вам отвечу на вопрос. Я даже не развертывая. Минтранс России свою позицию внес заместителю председателя Правительства Российской Федерации. Конкретно по вопросу по Севастополю.

Я думаю, что сор из избы выносить не надо. Потому что это неправильно, мне кажется.

Спасибо.

- (Казанцев Е.Д.) Уважаемые коллеги, вы, наверное, такого разъяснения позиции министерства транспорта по нашей проблеме не слышали на предыдущих всех ваших мероприятиях.

Я очень благодарен Алексею Сергеевичу, что он все так подробно вам рассказал. Спасибо вам за участие.

(конец записи)