

**Доклад Президента Международной Ассоциации предприятий
городского электрического транспорта,
директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Острякова В.А.**

01.12.2016 г.

Уважаемые коллеги!

Стратегия автомобильного и городского электрического транспорта заметно переработана – текст стал более кратким, появился ряд принципиально важных положений. Наиболее значимыми положениями мы считаем главенствующую роль наземного общественного транспорта в городах, который должен взять на себя 80-85% перевозок и стать реальной альтернативой индивидуальному автотранспорту, а также необходимость переориентации транспортной политики с задач развития УДС на задачи управления транспортным спросом и устойчивого транспортного планирования.

Тем не менее, **ряд положений Стратегии нуждается** в ясном изложении наших целей, в четком формулировании приоритетов, в изложении конкретных действий, необходимых для достижения целей.

Прежде всего, в стратегии справедливо указано на хроническое недофинансирование ГЭТ, но ничего не сказано о **мерах по решению проблемы недофинансирования**. Между тем, главная мера – это установление обязательств органов власти по обеспечению выполнения **нормативов качества транспортного обслуживания**. Только конкретные обязательства, а также конкретная законодательная ответственность должностных лиц за нарушение качества обслуживания приведут к своевременному финансированию отрасли.

Прежде всего, необходимо полностью разделить ответственность по перевозкам и по социальным функциям: перевозки – задача предприятий-перевозчиков, а социальные функции – это государственная задача, которая не должна выполняться за счет перевозчиков. Органы власти должны обеспечить полную оплату работы перевозчика – по объему транспортной работы либо по себестоимости каждой поездки пассажира независимо от категории льготы. Для пассажиров тарифы могут быть льготными (ниже себестоимости) – но перевозчик должен получить полную себестоимость за каждого перевезенного пассажира.

Второй важный вопрос – **повышение эффективности системы общественного транспорта**, то есть рост сборов проездной платы и уменьшение расходов населения и бюджета на транспортную систему. Главным инструментом управления и планирования перевозками является **Документ планирования перевозок**, а главным методом повышения экономической эффективности – устранение неэффективного дублирования маршрутов.

Обоснование документа планирования должно включать **оценку бюджетной эффективности каждого предлагаемого мероприятия**. Если внедряемый дублирующий маршрут по нерегулируемым тарифам приводит к снижению сбора выручки на маршрутах по регулируемым тарифам, а затем и росту расходов бюджета (чтобы сохранить качество на регулируемых маршрутах при снижении выручки) – такой маршрут по нерегулируемым тарифам следует признать неэффективным и несоответствующим Стратегии развития транспортного комплекса.

В Стратегии необходимо прямо сказать, что для снижения расходов на транспортную систему и повышения качества обслуживания все крупные города **обязаны создать каркас рельсового транспорта** (легкий рельсовый транспорт, метро, железнодорожный транспорт) – как наиболее надежный, не зависящий от заторов, безопасный, экологичный и экономичный транспорт. С целью повышения эффективности этого каркаса необходимо **ликвидировать дублирование рельсового каркаса безрельсовым транспортом**.

В Стратегии указано на необходимость повышения производительности труда, но не сказано, что главным методом роста производительности является **использование транспорта большой и особо большой вместимости** – прежде всего, трамвая.

В Стратегии затронут важный вопрос необходимости расширения использования транспортных средств с электроприводом, однако грубой ошибкой является упоминание в этом списке только экспериментальных видов транспорта (электромобили, гибриды, электробусы), в то время как у нас имеются проверенные временем эффективные трамваи и троллейбусы. Вместо указания «до 5-8% парка транспортных средств» необходимо указать, **что доля общественного электротранспорта** (трамвай, троллейбус, электробус и другие с электродвигателем) в перевозках в крупных городах к 2030 году **должна составлять не менее 60%**.

В стратегии вскользь отмечена необходимость развития транспорта на обособленном полотне (ЛРТ, БРТ) – но не сказано четко о необходимости **повсеместного обособления существующих трамвайных путей**, создания условий для ликвидации заторов на путях общественного транспорта, обеспечения приоритетного проезда перекрестков трамваем. С этой целью необходимо доработать ГОСТы на конструкции, ограждающие трамвайные пути от автотранспорта (делиниаторы), обеспечить возможность экономического обособления имеющихся трамвайных линий в существующих габаритах проезжей части. Для развития сети ЛРТ необходимо снять устаревшие ограничения СНиП по удалению линий от зданий, т.к. современные конструкции путей позволяют обеспечить безопасный проезд трамвая сквозь здания. Эти положения необходимо обязательно добавить в Стратегию.

Повышение эффективности транспортной системы должно обеспечиваться также за счет **улучшения собираемости выручки** – путем организации эффективной системы контроля оплаты проезда. Штраф за безбилетный проезд должен составлять не менее двукратной стоимости месячного проездного билета – чтобы сделать безбилетный проезд невыгодным и обеспечить эффективную работу судебных приставов, взыскивающих штрафы. Наиболее острой проблемой является невозможность оформить штраф на пассажиров, не имеющих при себе документов – необходимо четко прописать в законодательстве полномочия по доставлению таких нарушителей сотрудниками контролирующего органа в отделы полиции для установления личности и оформления нарушения.

Эффективным методом снижения расходов ГЭТ **является установление для ГЭТ тарифа на электроэнергию как для населения**. ГЭТ подчиняется потребностям населения (высокое потребление в часы пик) и потому тарифные методы «сглаживания» нагрузки здесь не работают. В то же время, энергия на движение ГЭТ потребляется в чистом виде населением.

Перечисленные меры не требуют никаких существенных бюджетных вливаний. Однако, для обеспечения компенсации существенного отставания ГЭТ, накопленного за последние годы, необходимы федеральные программы софинансирования:

- софинансирование производства подвижного состава ГЭТ, в т.ч. с увеличенным автономным ходом;

- софинансирование производства обновленных элементов системы энергохозяйства ГЭТ;

- софинансирование обновления и развития путевой инфраструктуры, в том числе путем построения рейтинга эффективности таких проектов (суммарным капитальным затратам на сэкономленную минуту пассажира на 30 лет пользования системой).

Указанные меры приведут к росту качества, бюджетной эффективности транспортных систем городов, позволят преобразовать горэлектротранспорт в современную, рентабельную отрасль, при этом государство сможет эффективно взять на себя роль социального регулятора и управлять расходами, сопоставляя возможности бюджета и возможные уровни качества. Просим ясно и четко указать перечисленные предложения в Стратегии и учитывать их при подготовке других документов государственного планирования.