

КАК СОХРАНИТЬ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Основная проблема городского электрического транспорта в настоящее время – его полная зависимость от органов местного самоуправления и отсутствие федеральных и региональных стандартов, являющихся ограничителями или сдерживающими факторами при принятии решений не в пользу городского электрического транспорта со стороны местных властей.

В силу 131 Федерального Закона «О местном Самоуправлении», организация перевозки пассажиров в конкретном городе возложена на местную администрацию, которая, как правило, меняется каждые 4 года.

С приходом нового мэра возможна резкая смена приоритетов в системе городского общественного транспорта. Так произошло в городе Рыбинске.

В городе Рыбинске работает 2 крупных перевозчика: МУП «Троллейбусное управление» – 40% объёма перевозок и МУП «ПАТП-1» – 60% объёма перевозок общественным транспортом + 90% маршрутных такси + межмуниципальные перевозки. Выпуск троллейбусов - 52 ед. Выпуск автобусов 90 ед. + 60 маршруток.

В 2010 году с приходом нового мера, бывшего собственника авиационного завода, был взят курс на вытеснение троллейбуса. Для этого была создана экспертная группа на базе Рыбинской авиационной академии с целью сделать сравнительный анализ эффективности работы двух предприятий с выводами о убыточности МУП «Троллейбусное управление» и его неэффективности по сравнению с ПАТП-1.

На весь город раздавались обвинения в том, что троллейбусные опоры, контактная сеть портят лицо исторического города Рыбинска.

При этом Администрация принудила ПАТП-1 брать кредиты для приобретения маршрутных такси ещё в объёме 25 штук, имея задачу направить их на троллейбусные маршруты.

Цель очевидна – троллейбус закрыть, его маршруты занять автобусами и маршрутками МУП «ПАТП-1», затем акционировать и продать это предприятие. И это при том, что Троллейбусное управление в г. Рыбинске – стабильно работающее предприятие: нет долгов ни по з/плате, ни по налогам, ни по энергоресурсам.

Из 67 единиц подвижного состава только 14 единиц подошли к пробегу 500000 км. Коэффициент выпуска в 2010 году составил 0,821.

В 2008 году управление было признано лучшим предприятием транспорта в Ярославской области.

Считаю - для сохранения городского электрического транспорта необходимо:

1) Добиться внесения изменений в законодательство об ограничении полномочий местных органов власти при принятии решений в отношении городского электрического транспорта. Решение о закрытии предприятия городского электрического транспорта должно согласовываться с Губернатором области, Минтрансом России, Отраслевым профсоюзом, Ассоциацией ГЭТ.

2) Решение должно приниматься только на основе анализа работы предприятия, всей системы городского общественного транспорта в городе.

Анализ должен выполняться группой экспертов, в состав которой должны входить также представители общественности города, налоговики, представители социальных фондов, а также Минтранса, Ассоциации предприятий ГЭТ России, Отраслевого профсоюза.

3) Ассоциации предприятий ГЭТ – шире освещать работу электрического транспорта, давать информацию о положительных технических разработках по вопросам энергосбережения, новых технических разработках в системе ГЭТ, экономической эффективности от них. Информацию направлять в обязательном порядке в Администрации городов и обязательно в Муниципальные Советы городов.

4) Давать информацию Администрациям и Муниципальным Советам о работе городского электрического транспорта в других странах, об отношении там органов

власти к экологически чистому виду транспорта.

5) В связи с требованием Федерального законодательства о привитизации МУПов Ассоциации ГЭТ, совместно с производителями подвижного состава, иметь план действий по участию в привитизации эксплуатационных предприятий ГЭТ.

6) В настоящее время основное преимущество городского электрического транспорта – его экологичность – не работает. Причина – отсутствие практики применения надзорными органами мер воздействия к органам власти в связи с плохой экологической обстановкой в городах. Нормы по загазованности должны быть такими же, как в странах Европы, и законодательство должно быть таким же строгим и требовательным.

Директор МУП
«Троллейбусное управление
г. Рыбинск»



В.А. Матросов