

Мы едем, едем... Едем?

На теме глобального пространственного развития территорий страны и ее регионов Президент России В. В. Путин акцентировал особое внимание в своем Послании Федеральному Собранию. От уровня благоустройства городов и сельских территорий, которое включает в себя множество компонентов, в значительной степени зависит качество жизни россиян. Одна из важнейших составляющих в структуре пространственного развития – современная транспортная связь и достойная организация пассажироперевозок...



МОЖНО СКАЗАТЬ, что новые высокие требования к качеству дорог и работе транспорта лежат в основе концепции развития территорий. Впрочем, так было всегда и всюду: без дорог и средств передвижения мир бы стоял на месте. И тем не менее опасность торможения, если не остановки, несмотря на устремленность в будущее планов по пространственному развитию территорий, по мнению основных тульских пассажироперевозчиков, может угрожать нашему региону.

Вот что рассказал корреспонденту «Молодого коммунара» **председатель Тульской областной организации профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Олег ЛЕСНИКОВ.**



Во-первых, он пояснил, что работа перевозчиков регламентируется Федеральным законом № 220-ФЗ от 13.07.2015 г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Регламент закона определяет обязательное заключение контрактов на осуществление пассажирских перевозок на основе открытых конкурсов по ФЗ-44. Победителю конкурса

выдается свидетельство об осуществлении перевозок, а на каждое транспортное средство – карты маршрута. Согласно пункту 5 статьи 19 220-ФЗ, срок действия этих документов – 5 лет.

- Пассажироперевозчики, прежде всего крупные, обеспокоены неопределенностью в вопросе заключения контрактов с правительством Тульской области и администрациями муниципалитетов региона в рамках ФЗ-220, - говорит Олег Михайлович. - Основания для тревог есть. Дело в том, что процессы по подготовке контрактов с четким определением сроков их исполнения и размеров бюджетного финансирования явно затягиваются. Это мешает перспективному планированию предприятиями работы по организации пассажироперевозок в соответствии с современными требованиями и новыми задачами по развитию территорий...

- Но выше вы пояснили, что документы, выдаваемые победителю конкурса, с которым заключается контракт, действуют в течение 5 лет. С момента вступления 220-ФЗ в силу еще и трех лет не прошло. О каких опасениях речь?

- Проблема в том, что правительство Тульской области в 2015 году приняло решение заключать контракты на три года, а не на пять лет. И так как конкурсы проводились в конце 2015 года, то времени на подготовку новых контрактов практически не остается. Есть и еще один нюанс, - поясняет О. Лесников, - в законе говорится о том, что контракт может быть пролонгирован. Но по какому сценарию будет идти

процесс на этот раз – неизвестно. И эта неизвестность тревожит пассажироперевозчиков. Транспортные предприятия, их многочисленные коллективы пребывают в неоправданном из-за нерасторопности чиновников неведении о том, как им строить свою работу в ближайшей и среднесрочной перспективе. Пока же, судя хотя бы по ответам из регионального министерства транспорта на мои запросы (как профсоюзный лидер я обязан защищать интересы трудовых коллективов), работа по подготовке аукционов не ведется. Следовательно, нет пока речи и о размерах бюджетного дотирования пассажироперевозок. Считаю такое положение дел недопустимым, поскольку отсутствие понятных перспектив тормозит развитие транспортных предприятий, проведение мероприятий по повышению качества обслуживания пассажиров...

- Но ведь данная ситуация создает неопределенность и для потребителя услуг. Пассажиры прежде всего заинтересованы в безопасном, комфортном, современном транспорте, в высококвалифицированных водителях, в достаточном количестве удобных маршрутов... Получается, по милости нерадивых или некомпетентных чиновников мы все находимся в полном неведении, в чьей «лодке» окажемся... Это создает препятствие транспортному развитию территорий, обозначенному как одно из приоритетных в создании комфортной среды обитания...

- Согласен. Пути не просто обозна-

чены, они ярко прочерчены, в том числе и законодательно. 220-ФЗ, определяя время действия той же карты маршрута, ориентируется прежде всего на оптимальный срок эксплуатации пассажирского транспортного средства. Он, как правило, составляет те же 5 лет. Любой дорожащий своей деловой репутацией пассажироперевозчик заботится об обновлении машинного парка. Но для планирования этой работы он должен четко увязывать программируемые расходы с запросами на свои услуги, тем более если в них есть социальная составляющая. А она имеется у всех крупных пассажироперевозчиков в регионе, например таких, как Тульская транспортная компания, «Тулгорэлектротранс»... Как можно планировать приобретение транспорта, влезать в кредиты, заранее не зная сроков и объемов контракта, условий проведения конкурса...

- И не только это. Не секрет, что немалые затраты идут на подготовку и повышение квалификации кадров, обеспечение мер по охране труда, безопасности пассажиров... Бросать деньги на ветер без заблаговременного определения объема пакета услуг и финансирования их социальной составляющей вряд ли кто рискнет...

- Тем более что нет четких правил игры. Непредсказуемо растет стоимость ГСМ, коммунальных услуг, машин и запчастей к ним... К тому же профессиональный труд требует соответствующей ему оплаты... Не секрет, что общая проблема – дефицит высококвалифицированных кадров, привлечь которые можно в первую очередь достойной зарплатой, солидным социальным пакетом. Всё это увеличивает себестоимость транспортных услуг, а неизвестные составляющие в формуле конкурсных условий мешают поиску решений по их снижению, что порождает проблемы с индексацией затрат. Замкнутый круг.

- Олег Михайлович, выход-то должен быть. Может быть, из-за того, что 220-ФЗ относительно новый, чиновники еще не разобрались с тем, как составлять контракты и определять их стоимость? Может, им профессиональная помощь нужна?

- Мы и специалисты-пассажироперевозчики ее готовы оказать. И оказываем. Министерство транспорта РФ разработало «Методику расчета начальной цены контракта». Я ее лично вместе с проектом типового документа, составленного профессионалами в сфере транспорта, около двух месяцев назад отдал специалистам регионального профильного министерства...

- И?.. Есть надежда, что в следующем году у нас будут гарантии пользоваться услугами надежных и вызывающих доверие у туляков перевозчиков? Какие механизмы воздействия на чиновников можно использовать?

- У нашей организации, не сомневайтесь, есть достаточно средств для защиты интересов членов профсоюза. Да и транспортные компании, уверен, в бездействии пребывать не будут, в них работают тысячи человек, им нужна определенность. А жителям области – достойная среда обитания, которая невозможна без транспортных услуг высокого современного уровня. Поэтому для обеспечения комфортных условий пассажирам мы обязаны вести диалог с властью, предостерегая ее от неоправданных проволочек в работе, тормозящих движение вперед.

- То есть все-таки поедем?

- Уверен в этом...

Беседовала Тамара ГОЛОВИНА.

