

Перед началом совещания Президент ознакомился с экспозицией выставки «Городской транспорт – перспективы будущего». Главе государства продемонстрировали инновационные образцы техники российских производителей пассажирского транспорта, в частности перспективные модели электротранспорта и новые линейки отечественных автобусов.

* * *

В.Путин: Добрый день, уважаемые коллеги!

Мы по традиции проводим президиума Госсовета в регионе, руководитель которого возглавлял рабочую группу при подготовке соответствующего вопроса, поэтому собрались сегодня здесь, в Ульяновске.

Сегодняшнее заседание президиума Госсовета посвящено развитию пассажирских перевозок в регионах Российской Федерации. Безусловно, тема очень важная, она касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны: без всякого преувеличения миллионы людей проводят значительную часть своей жизни по дороге на работу и назад в автобусах, троллейбусах, метро – в общественном транспорте. И это во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, посёлках.

Хотел бы отметить, что в прошлом году пассажиропоток общественного транспорта составил в нашей стране 18,7 миллиарда человек. Это означает, что в среднем за год каждый житель России примерно 130 раз воспользовался этими услугами.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надёжность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг.

Вместе с тем на сегодняшний день в регионах пока не сформирован комплексный подход к выполнению этих требований. Каждый субъект Федерации, исходя из собственных возможностей и особенностей, по-своему решает задачи развития общественного транспорта, при этом часто действия региональных и муниципальных властей, к сожалению, не согласуются. В результате в некоторые отдалённые населённые пункты на общественном транспорте не добраться вообще: нет регулярных рейсов. А где-то происходит дублирование маршрутов либо процветает «серый» бизнес. Всё это создаёт неудобства для людей и снижает эффективность работы транспортных компаний.

Здесь на что хотел бы обратить внимание: нам десятилетиями, ещё с советских времён, не удаётся избавиться от убыточности работы городского транспорта, общественного транспорта. По итогам 2016 года 63 процента крупных и средних организаций, предоставляющих услуги регулярных автобусных сообщений, например, являются убыточными.

Очевидно, нужны общие, системные подходы к комплексному развитию регионального пассажирского сообщения, чтобы связать постоянными маршрутами каждый посёлок, каждый населённый пункт региона. Мы знаем, что проблем здесь пока очень много, и вы не можете этого не видеть – сами ездите по своим регионам и понимаете, о чём я сейчас говорю.

Нужно создать современную удобную инфраструктуру, убрать «узкие места», которые существовали десятилетиями, – так, как мы это сделали

с достройкой крупных мостовых переходов, мостов, строительство которых было начато ещё в советское время, а потом остановлено, брошено.



На заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации. С заместителем Председателя Правительства Дмитрием Козаком (слева) и помощником Президента Игорем Левитиным.

22 моста мы достроили в своё время; один из них здесь, в Ульяновске, – самый большой мост, самый длинный по протяжённости мост в России: длина моста – 5825 метров, а общая длина мостового перехода – почти 13 километров. В 1985-м начали строить его, потом приостановили, а в 1995-м вообще заморозили. И мы только в 2006-м возобновили [строительство] и за три года его завершили. Так же как и остальные – всего 22 моста. Такого мы никогда не должны в будущем допускать.

Предлагаю во всех регионах России внедрить комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

В основе этих планов должен лежать анализ текущей ситуации и расчёт перспективной потребности в пассажирских перевозках, а также чёткие стандарты обслуживания по всем видам транспорта. Знаю, что такие стандарты уже подготовлены Минтрансом, но пока они не носят обязательного характера. Предлагаю взять их за основу, как минимальный набор параметров, которым должны соответствовать пассажирские перевозки.

При этом хотел бы вновь подчеркнуть, современный общественный транспорт должен быть безопасным и комфортным для пассажиров, следовать в удобное время, точно по расписанию, а его остановочные пункты должны находиться в пешей доступности для большинства граждан, которые пользуются общественным транспортом.

И конечно, необходимо стратегическое видение того, как будут развиваться пассажирские перевозки в нашей стране в перспективе – на среднесрочную и более отдалённую перспективу, какие тенденции, в том

числе мировые, формируются в этом сегменте и будут определять развитие общественного транспорта на ближайшие 10–15 лет. Прежде всего имею в виду освоение более экологичных и экономически выгодных технологий, использование новых источников энергии и распространение беспилотных транспортных средств.

Сегодня мы видели очень хорошие образцы, надо только, чтобы их было побольше, чтобы они реально внедрялись в практическую жизнь, чтобы люди пользовались ими.

Предлагаю также обсудить перспективы развития так называемых мультимодальных перевозок, когда по одному билету, посредством безналичной оплаты пассажир может доехать до пункта назначения на двух и более видах транспорта. Должен сказать, что такая практика применялась уже давно, в советское время, – я сам, помню, ездил таким способом. Но современные технические средства предоставляют возможность делать это более эффективно, удобно для людей.

Крайне важно, чтобы пересадка в этом случае была максимально удобной, или, как говорят специалисты, «бесшовной», то есть в рамках специальных пересадочных узлов. Их организация также должна быть в числе приоритетов развития пассажирского сообщения. Этот вопрос нужно урегулировать нормативно, на законодательном уровне, а также технически, с применением современных автоматизированных систем.

В целом надо шире использовать цифровые технологии для учёта, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчётов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом: он наносит реальный ущерб этому сегменту экономики.

Также отмечу, что современные технологии делают реальным дистанционный медицинский контроль водителей и технический мониторинг транспортных средств. Я вчера в «Яндексе» был (можно поздравить их с юбилеем ещё раз), там ребята, молодые специалисты, разрабатывают очень эффективные современные способы и беспилотных транспортных средств, и контроля за физическим состоянием водителей. Знаю, что в отдельных регионах такие наработки уже есть. Нужно изучать успешный опыт коллег и тиражировать его, безусловно.

Далее. Одна из ключевых тем пассажирских перевозок – это состояние транспортных средств, их физический и моральный износ. И тоже должен сказать, к сожалению, в последние годы картина здесь не улучшается, особенно остро эта проблема стоит в сельской местности. Сейчас не буду цифры называть, но они не радуют: количество старой техники увеличивается.

Нужно проработать стимулы к повсеместному обновлению автобусов, троллейбусов, трамваев, другого общественного транспорта, найти эффективные механизмы государственной поддержки модернизации транспортного парка. И конечно, поддержка поддержкой (со стороны государства), но этот сегмент экономики должен быть рыночным, самодостаточным. Понятно, что сразу не прыгнуть в эту самодостаточность, но аккуратно нужно к этому идти, обязательно нужно этим заниматься, иначе так и будет [отрасль] всё время хромать, так люди и будут ездить на разваливающимися автобусах.

Развитие пассажирских перевозок – тема очень важная, она касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны и во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, посёлках.

Имею в виду в том числе и долгосрочные контракты с перевозчиками, что поможет им вдолгую планировать свою деятельность и инвестиции в приобретение новых транспортных средств. Рассчитываю услышать предложения рабочей группы Госсовета на этот счёт.

Пожалуйста, давайте начнём работать.

Сергей Иванович, Вам слово, пожалуйста.

С.Морозов: Спасибо большое.

Глубокоуважаемый Владимир Владимирович, уважаемые участники президиума Государственного совета!

Прежде всего, конечно, позвольте мне выразить слова благодарности за то доверие и возможность, которую вы мне предоставили для подготовки основных положений доклада.

Владимир Владимирович, спасибо Вам огромное за то, что Вы вспомнили о замечательном подарке и для нашей страны, и для Ульяновской области и сказали об уникальности этого моста. Не было бы этого моста, вряд ли бы мы решили у себя в регионе, да и в Европейской части России проблемы пассажирских перевозок.

Коллеги, ещё раз хотел обратить внимание на то, что мост действительно уникален, и при строительстве моста через Керченский пролив в какой-то степени мы взяли те технологии, которые были испытаны здесь, на берегах великой русской реки Волги. Да и сам мост – название его определялось народным голосованием – сегодня по праву называется «Президентским».

Возвращаясь к докладу, подчеркну, что он является результатом работы большого коллектива, в который входили представители регионов, учёные, практики. Всем им я тоже выражаю большую благодарность. Именно такое соединение академических знаний, практического опыта, изучение международного, российского и даже советского опыта и лучших региональных практик, особенно Москвы и Санкт-Петербурга, позволили нам выработать целый ряд нетривиальных, а, возможно, где-то и революционных предложений.

Я прямо скороговоркой скажу, что мы в основном докладе для всех вас подготовили. Это механизмы перехода от отраслевого принципа организации пассажирских перевозок к комплексному подходу и мультимодальности (только что Владимир Владимирович обращал наше внимание). Это внесение изменений в Градостроительный кодекс и организацию территориального планирования для обязательного учёта планирования, организации комплексных пассажирских перевозок. Это обязательная стандартизация транспортного обслуживания населения на всех уровнях: и на федеральном, и на региональном, и на муниципальном. Это меры экономического стимулирования развития и повышения уровня конкуренции. Это развитие информационных и цифровых технологий в транспортном обслуживании населения, что позволит нам осуществить переход к реализации модели «умных» городов. Это развитие энергоэффективности, обеспечение

экологической безопасности пассажирских перевозок.

Всё это и многое другое содержится в подготовленном докладе, и реализация таких предложений позволит, мне представляется, серьёзно изменить ситуацию.

Позвольте мне изложить в своём выступлении только часть положений доклада. Надеюсь, что к обсуждению подключатся в том числе и коллеги из Правительства, и из регионов Российской Федерации.

Сейчас – Вы совершенно правильно, Владимир Владимирович, сказали – пассажирский транспорт в целом выполняет свои основные функции: обеспечивает доступ граждан к образованию, медицинскому, социальному обслуживанию, к трудовой деятельности, способствует развитию экономики и социальной сферы. Но следует ещё раз признать правоту Ваших слов, что качество услуг, безопасность перевозок остаются, к сожалению, не на должном уровне. Поэтому одной из первоочередных задач является разработка комплекса мер, способных сделать пассажирский транспорт общего пользования удобным, современным и безопасным.

Без качественной институциональной среды, уважаемые коллеги, конечно, невозможно никакое развитие. Работая над докладом, рабочая группа выяснила, что планирование и организация пассажирских перевозок осуществляются по отраслевому принципу. Отсутствует комплексный подход, что затрудняет создание доступной и интегрированной транспортной системы страны. Отсюда и наши предложения.

Первое. Необходим единый закон о пассажирских перевозках, который позволит привести к единообразию классификацию пассажирских перевозок, установит единую терминологию, общий подход для однозначного определения зон ответственности по видам маршрутов. Закон даст возможность ввести понятие комплексного плана транспортного обслуживания населения – то, о чём сейчас только сказал Владимир Владимирович. К сожалению, КПТО в регионах сейчас не имеет законодательно закреплённой обязательности и приоритетности.



Глава Татарстана Рустам Минниханов, председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичёв и Министр транспорта Максим Соколов (слева направо) на заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации.

В законе также следует предусмотреть ряд обязательств для территорий, например разрабатывать и утверждать КПТО с учётом всех доступных видов транспорта, предусматривать финансовое обеспечение КПТО, его увязку с бюджетным планированием, проведение мониторинга и контроля реализации программ развития транспортной инфраструктуры.

Базовым компонентом регулирования – и в законе это надо обязательно прописать – являются стандарты транспортного обслуживания. И задача заключается в том, чтобы вовлечь регионы в разработку и утверждение обязательных стандартов, учитывающих региональную специфику. Очень важно, чтобы такие стандарты качества были разработаны для всех видов транспорта.

Владимир Владимирович только что обратил наше внимание, что Минтранс уже сделал действительно очень важный шаг в развитии пассажирских перевозок, когда в конце января 2017 года утвердил социальный стандарт транспортного обслуживания. Однако, коллеги, этот стандарт касается только автомобильного транспорта и городского наземного электротранспорта и имеет всего лишь добровольный характер. Убеждён, что стандарты должны иметь обязательный характер, а их исполнение – обеспечиваться персональной ответственностью нас, руководителей разных территорий, будь то регионов или муниципалитетов в том числе.

Второе. Особое внимание следует уделить нормативному регулированию работы автовокзалов и автостанций, которые являются важным элементом инфраструктуры пассажирских перевозок. Отношения, возникающие между автовокзалами, перевозчиками и пассажирами, остаются за пределами чёткого правового регулирования, а это существенным образом сказывается прежде всего на качестве услуг, а значит, и на удовлетворённости населения.

Следует учитывать развитие электронных систем продажи билетов (мы сегодня видели на примере Москвы, Сергей Семёнович [Собянин] показывал), при которых у пассажиров, реально не приобретающих билеты в кассах, должны сохраняться все права на бесплатные услуги автовокзалов. Поэтому необходимо совершенствовать действующую систему расчётов платы за услуги автовокзалов и автостанций и создавать условия, при которых экономика автовокзалов и автостанций не зависела бы от объёмов выполняемых ими агентских услуг.

Для этих целей Минтранс подготовлен законопроект, который позволит внести изменения в закон № 220, наделяющий Минтранс полномочиями по установлению перечня обязательных услуг автовокзалов, перечня тарифов, сборов на обязательные платные услуги, а также правил формирования указанных тарифов и сборов. Очень бы просил всех, от кого это зависит, поддержать данные поправки, прежде всего, конечно, в Правительстве нашей страны.

Третье. В России есть практика перевозок по нерегулируемым тарифам,

которая совмещает в себе механизмы дерегулирования и контракта на маршрут и не позволяет привлечь перевозчиков с высоким качеством услуг, а также организовать интеграцию тарифов. В связи с этим рабочая группа предлагает на федеральном уровне разработать требования, которые могут предъявляться организаторами перевозок к перевозчикам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по нерегулируемому тарифу. Речь идёт, в первую очередь, о соблюдении расписания, применении безналичной оплаты проезда и многом другом.

Уважаемый Владимир Владимирович, это только малая часть вопросов правового регулирования комплексных пассажирских перевозок. Надеюсь, что коллеги продолжают данную тему.

Помимо нормативного регулирования необходимо и совершенствование экономических механизмов, которые оказывают значительное влияние на все компоненты системы пассажирских перевозок и качество услуг.

Что предлагает в этой части рабочая группа. Первое. Перспектива развития организации пассажирских перевозок связана, прежде всего, конечно, с её глубокой технической модернизацией, с обновлением подвижного состава. И эта проблема является для абсолютного большинства регионов во многом ключевой. Без обновления парка транспортных средств невозможно повышать безопасность перевозок, невозможно улучшать качество обслуживания пассажиров, обеспечивать рост рентабельности и конкурентной устойчивости. При этом у большинства перевозчиков – мы это тоже знаем из личной практики – отсутствуют финансовые возможности привлекать средства на покупку подвижного состава.

Очевидно и другое. Глубокоуважаемый Владимир Владимирович, от имени рабочей группы я хотел бы особо обратить Ваше внимание, что регионы в данной ситуации не имеют возможности помогать перевозчикам, так как в отличие от других «окрашенных» расходов, например дорожных фондов, на эти цели средств у регионов нет. Более того, бюджеты регионов сильно закредитованы, и это одна из важнейших проблем, с которой мы сталкиваемся, а возможность получения существенных дополнительных доходов сильно ограничена. Поэтому возникают вопросы с софинансированием многих государственных программ, в том числе и разрабатываемой программы обновления подвижного состава.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надёжность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг.

Ситуация, Владимир Владимирович, достаточно критичная, и без Вашей помощи её не разрешить, а время не терпит. Например, по прогнозу Минтранса, до 2020 года (осталось всего буквально три года) дефицит парка вагонов пригородного пассажирского комплекса ожидается в объёме 1680 вагонов. И такая ситуация типична в том числе и для других видов транспорта.

Рабочая группа предлагает реализовать комплекс мер, направленных на обновление транспортных средств. Конкретно речь идёт о повышении утилизационного сбора для направления части поступающих от него средств на обновление транспортных средств всех видов транспорта.

Кроме того, следует учитывать лучший региональный опыт. Мы у себя в регионе уже подготовили изменения в целый ряд региональных законов, которые устанавливают для организаций автомобильного транспорта общего пользования компенсации за счёт регионального бюджета на возмещение затрат, связанных с приобретением электромобилей, используемых для перевозки пассажиров. Тем самым мы уже со следующего года готовы стимулировать пассажирские автотранспортные компании обновлять подвижной состав. Но я ещё раз говорю о том, что это малая толика того, что нужно сделать. Поэтому, если, Владимир Владимирович, Вы поможете нам с получением дополнительных финансовых возможностей, то, конечно, эта проблема будет решена значительно быстрее.

Второе. Предлагаемые программы, направленные на обновление транспортных средств, должны в минимальной степени сказываться на конечной цене и не ударять по карману конечных потребителей – компаний-перевозчиков и пассажиров. К сожалению, мы знаем ситуации, когда государственные субсидии производителям техники при предоставлении ими скидки покупателям срабатывали исключительно в интересах производителя: производители просто поднимали цену ровно на величину компенсируемой скидки, а выгода до конечного потребителя не доходила. Поэтому считаю, что при дальнейшем использовании таких инструментов (поддержка спроса на отечественную технику) субсидию предоставлять не производителям техники, а региону. А уже на региональном уровне будет происходить распределение этой субсидии среди региональных перевозчиков при покупке нового подвижного состава.

Третье. Многие проблемы связаны с недостаточными рыночными механизмами конкуренции для решения социальных задач, стоящих перед пассажирским транспортом: это обеспечение качества, доступности и приемлемого уровня тарифов. Имеются в виду комплексные процедуры: тарифное регулирование, страхование деятельности перевозчиков.

Что предлагается в этой части рабочей группой. Во-первых, внести изменения в распоряжение Правительства № 471 от 21 марта 2016 года, предусматривающие исключение услуг по перевозке пассажиров автомобилями и городским наземным электрическим транспортом из перечня товаров, закупки которых должны осуществляться в форме электронных аукционов.

Во-вторых, тарифы для предприятий городского электрического транспорта на электроэнергию являются всё же завышенными и серьёзно сдерживают развитие, заставляя экономить на обновлении и капитальном ремонте подвижного состава, заработной плате, и, в общем-то, заставляют повышать стоимость проезда постоянно. Предприятия городского электрического транспорта платят за электроэнергию наравне с другими коммерческими потребителями, хотя по сути (надеюсь, что все согласятся) выполняют социальную задачу.

Приведу буквально несколько цифр. Затраты на электроэнергию на единицу выпуска в период с 2011 по 2016 годы выросли в среднем на 22 процента, затраты на электроэнергию на один километр пробега подвижного состава увеличились (опять же за эти пять лет) в среднем на 35 процентов.

Я ещё раз хотел бы подчеркнуть, что предприятия городского наземного

электротранспорта являются, прежде всего, социальными организациями, а не коммерческими. Следует использовать уже существующую практику, когда для ряда социально значимых организаций (например, в сфере ЖКХ) тарифы приравнены к тарифам для населения. Полагаю, такой подход обоснован: мы предлагаем приравнять тарифы на электроэнергию для предприятий городского наземного электрического транспорта к тарифам для населения. Кроме того, следует принять меры и по соответствующему удешевлению процесса подключения линий электроосвещения на автомобильных дорогах к энергосетям, предусмотрев при этом специальные льготные тарифы.

В-третьих. Предлагается доработать действующую систему тарификации обязательного страхования ответственности перевозчика перед пассажирами для стимулирования перевозчика к мерам, направленным на повышение безопасности, а также рассмотреть возможность использования накапливаемых страховыми организациями фондов для повышения безопасности пассажирских перевозок и обновления подвижного состава.

Уважаемые коллеги, завершая своё выступление, хочу затронуть ещё одно очень важное направление – это общественный контроль. В регионах накоплен значительный опыт организации общественного контроля в самых разных сферах, формирующих качество жизни людей и их благополучие: это и ЖКХ, здравоохранение, образование, дорожное строительство. Считаю, что необходимо использовать этот опыт и распространять его и на сферу пассажирских перевозок.

Предлагается, во-первых, ввести независимую оценку качества услуг в сфере пассажирских перевозок. Необходимо разработать инструменты такой оценки и обязательного реагирования на выявленные нарушения со стороны перевозчиков.

Во-вторых, замечательным механизмом общественного контроля станет развитие «умного» общественного транспорта, «умных» остановок, которые мы только что видели, что даст возможность отслеживать расписание движения и контролировать его соблюдение. Необходимо обязать перевозчиков передавать цифровые данные о движении транспорта в информационные системы регионов и муниципалитетов.

В-третьих, должна быть выстроена разветвлённая система общественного контроля. И здесь, на мой взгляд, значительную роль могут играть общественные палаты, которые станут точками сборки и координации различных центров общественного контроля.

И, в-четвёртых, хорошей практикой является организация муниципального совета пассажиров – полноценного субъекта общественного контроля. Считаю, будет правильным наделить такой совет определёнными полномочиями, дающими право, например, на получение полной информации от органов власти.



Губернатор Тульской области Алексей Дюмин на заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации.

Уважаемый Владимир Владимирович, уважаемые участники заседания!
Конечно, в своём выступлении я успел осветить содержание лишь некоторых тем из представленного доклада. Убеждён, что реализация мер, предлагаемых в докладе, приведёт к тому, что современный пассажирский транспорт станет комфортным и безопасным, будет надёжно следовать расписанию, маршрутные сети станут эффективными, а остановки, станции, транспортные узлы станут доступными для наших граждан во всех смыслах.
Спасибо.

В.Путин: Спасибо большое.

Максим Юрьевич, пожалуйста.

М.Соколов: Уважаемый Владимир Владимирович, уважаемые члены президиума Государственного совета!

Анализ текущей ситуации свидетельствует о заметном снижении объёмов перевозок транспортом общего пользования в последние годы. Во многом это происходит, конечно, из-за высоких темпов автомобилизации населения: последние годы они составляют примерно 4–6 процентов ежегодно. И конечно же, этот рост автомобильного потока не обеспечен способностями улично-дорожной сети по пропуску этого автомобилепотока.

Несбалансированность транспортного спроса на поездки на личном автомобиле усугубляется в том числе, как уже Вы отметили, Владимир Владимирович, отсутствием комплексного подхода к организации пассажирских перевозок всеми видами транспорта. И одной из основных причин такого несоответствия является недостаточная координация в сфере градостроительства и транспортного планирования. Транспорт зачастую продолжает развиваться по остаточному принципу с отставанием от потребностей территории. Здесь, правда, за последние несколько лет наметилась положительная тенденция.

Во-первых, законодательно закреплена обязанность утверждения

органами местного самоуправления программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, требования к которым установлены Правительством Российской Федерации. Вместе с тем эти программы разрабатываются только в городских округах и поселениях, что не в полной мере обеспечивает согласованность содержащихся в них мероприятий в масштабах всего региона. И при этом на сегодняшний день такие программы утверждены лишь в трети муниципальных образованиях страны, в то время как по закону этот срок был установлен ещё в середине прошлого года.

Во-вторых, уже подготовлен в соответствии с Вашим, Владимир Владимирович, поручением и внесён в Государственную Думу проект федерального закона об организации дорожного движения. Он направлен на регулирование в том числе вопросов разработки и реализации комплексных схем и проектов организации дорожного движения. К настоящему моменту этот законопроект принят уже в первом чтении, и, конечно, мы считаем важным обеспечить его одобрение Федеральным Собранием в текущем году.

Вместе с тем требуется реализация дальнейших мер по определению транспортного планирования в качестве приоритета при разработке документов территориального планирования и внесение соответствующих изменений в законодательство.

Первое. Необходимо обеспечить планирование и развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок в регионе или муниципальном образовании по приоритетным маршрутам на основе не только существующих, но и перспективных пассажиропотоков. Во-вторых, взаимоувязать развитие пассажирских перевозок всеми видами транспорта в границах каждого региона. Об этом говорилось в докладе Сергея Ивановича. И третье, должен также отдаваться приоритет созданию мультимодальных транспортно-пересадочных узлов.

Качество и безопасность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния используемых транспортных средств. И сегодня в парке городского пассажирского транспорта доля транспортных средств старше десяти лет в целом по стране составляет более 50 процентов, а по трамваям – свыше 75 процентов. Темпы обновления, к сожалению, отстают от необходимого уровня в среднем наполовину.

Решение указанной проблемы требует привлечения федеральных ресурсов, и это в полной мере соответствует практике зарубежных стран, при которой финансовое содействие местным органам власти оказывается на национальном уровне. Мы такие программы реализуем с 2012 года. Правительством Российской Федерации меры поддержки и обновления некоторых видов подвижного состава принимались и по линии Минтранса, и по линии Минпромторга, в первую очередь это касалось автобусов, работающих на газомоторном топливе, электрического транспорта.

Но стабильным источником софинансирования мероприятий по обновлению подвижного состава, на наш взгляд, должна стать индексация утилизационного сбора. Здесь дополнительные доходы, которые будут поступать уже начиная с 2018 года, по нашим с Минфином и Минпромторгом расчётам, могут составить около пяти миллиардов рублей в год. И конечно же, целесообразно эти средства направить в первую очередь на поддержку закупки

экологичных, инновационных видов транспорта, которые в том числе оборудованы и для пользования маломобильными группами населения. В первую очередь это, конечно, трамваи, электробусы, моторвагонный подвижной состав, троллейбусы и другая техника.

В настоящее время частный бизнес не только участвует в приобретении новых автобусов, но и мы видим, что он готов к реализации комплексных проектов, предусматривающих не только транспортную работу, но и строительство, реконструкцию, последующую эксплуатацию, например, трамвайной сети, в том числе путевого хозяйства, депо и так далее.

Для внедрения подобных подходов необходимо дополнить существующий закрытый перечень объектов концессионных соглашений в нашем законодательстве транспортно-пересадочными узлами, интеллектуальными транспортными системами и другими объектами, необходимыми для комплексного транспортного обслуживания населения.

Включение в этот перечень автоматизированных систем позволит вовлечь частных партнёров, бизнес в разработку автоматизированных систем управления дорожным движением, обеспечить транспортный комплекс системами сбора информации о транспортных потоках, а также создать единые системы продажи билетов и оплаты проезда на различных видах транспорта.

Для линейных объектов транспорта особенно важно предусмотреть возможность включения в состав концессионного соглашения неделимого имущества двух или более публично-правовых образований – субъектов Федерации, муниципалитетов. Особенно это актуально в рамках Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов.

Предлагаю во всех регионах России внедрить комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

Поддерживая представленные рабочей группой предложения о необходимости разработки комплексного закона о региональных пассажирских перевозках, следует отметить важность завершения оформления правовых условий для организации перевозок пассажиров на всех видах транспорта. Если в отношении автомобильного транспорта у нас соответствующее регулирование было введено законом в 2015 году, и сейчас как раз говорилось о необходимости внесения в него поправок, то в части железнодорожного транспорта, используемого в пригородном сообщении, взаимоотношения организатора перевозок и перевозчиков до настоящего времени не урегулированы какими-либо нормативными правовыми актами.

Не сформированы долгосрочные механизмы государственного регулирования, которые позволят определить необходимые параметры на период инвестиционного цикла деятельности перевозчиков и, таким образом, обеспечить долгосрочное заёмное финансирование на обновление и модернизацию подвижного состава. Также не установлена ответственность за организацию транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации с учётом её комплексности и, как мы сегодня говорили, стандартов перевозок, тарифов, субсидий. Всё это надо взаимоувязать

в отдельном законопроекте.

Наконец, не урегулирован вопрос организации транспортного обслуживания в пригородном сообщении на территории смежных субъектов. Это тоже требует своего решения. Мы считаем, что необходимо также установить механизм организации регулярного пассажирского сообщения железнодорожным транспортом, в том числе для обеспечения гарантированного транспортного обслуживания населения и модернизации пассажирского транспорта, повышения его эффективности и конкурентной среды.

Следует разграничить между различными органами власти полномочия по организации маршрутов регулярных перевозок, в первую очередь, конечно, на региональном и муниципальном уровнях. Требуется обеспечить переход на систему долгосрочных договоров на организацию регулярных железнодорожных перевозок и четко и прозрачно определить маршруты и объёмы перевозок, а также их качественные характеристики.

В связи с этим необходимо скорейшее завершение работы над проектом федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения.

Требуется также полноценного законодательного регулирования функционирования внеуличного транспорта – метрополитена, монорельсовых систем, где-то даже используются канатные дороги и фуникулёры для перевозки пассажиров. Такой законопроект в соответствии с Вашим поручением подготовлен, направлен в Государственную Думу, принят в первом чтении, и мы также рассчитываем, что в ближайшее время он будет принят Государственной Думой.

Фундаментом для дальнейшего развития общественного транспорта должно стать и определение экономически обоснованной стоимости транспортной работы. Мы отмечаем, что тенденция наметилась в последние годы по установлению заказчиками нулевой цены контракта при проведении конкурсов на организацию пассажирских перевозок, и это поставило перевозчиков на грань выживания.

На большинстве маршрутов собираемой платы, тем более что она зачастую регулируется субъектами или муниципалитетами, недостаточно для покрытия всех необходимых затрат перевозчиков. И экономить им приходится на всём: и на зарплатах, и на обслуживании техники и, к сожалению, на требованиях безопасности – как технологической, так и транспортной. Это, конечно же, негативно отражается на качестве обслуживания пассажиров. По данным статистики, за 2016 год убытки перевозчиков городского пассажирского транспорта в целом по стране составили почти 13,5 миллиарда рублей. Убыточными являются около 60 процентов всех организаций, которые осуществляют регулярные автобусные перевозки, а среди электрического транспорта доля таких предприятий ещё больше – 80 процентов.

Мониторинг показывает, что в ряде субъектов Российской Федерации рост тарифов на пассажирские перевозки за прошлые годы составляет 2–2,5 процента, это не дотягивает даже до уровня инфляции.

И конечно же, мы уже здесь говорили о необходимости обеспечения справедливой цены на организацию пассажирских перевозок. В настоящее

время мы завершаем разработку порядка определения начальной максимальной цены контракта при закупках в сфере регулярных перевозок. По нашим оценкам, после внедрения такого порядка и определения начальной максимальной цены доходы организаций, которые будут осуществлять перевозки, должны увеличиться примерно на 15 процентов, а в межмуниципальном сообщении – более чем на 30 процентов. Это также позволит в трёхлетнем периоде довести уровень оплаты труда работников рабочих специальностей, занятых на таких предприятиях, до уровня заработной платы в среднем по региону – сегодня он ниже, чем средний по региону, на средних и крупных предприятиях, что, естественно, влечёт за собой и утечку кадров, текучку, – обеспечит снижение зависимости от труда мигрантов, а также предотвратит старение парка.

Не менее значимым является вопрос обеспечения полного и своевременного субсидирования выпадающих доходов пригородных железнодорожных компаний. Мы об этом говорим не первый год. На уровне федерации приняты достаточные, исчерпывающие решения, обнулен НДС до 2030 года, введён льготный коэффициент 0,01 платы за инфраструктуру. В целом меры поддержки ежегодно дают в пригородный железнодорожный комплекс порядка 42 миллиардов рублей только за счёт решений федерального уровня. Но в любом случае есть выпадающие доходы, и на долю субъектов здесь ложится порядка 14 миллиардов рублей. В рамках этого года пока предусмотрено только 11 миллиардов субъектами Российской Федерации, это около 80 процентов от необходимого уровня.

Также в ряде субъектов проблемным вопросом продолжает оставаться некорректное планирование пассажирооборота с целью занижения потребностей в субсидиях пригородным компаниям. И здесь я хотел бы попросить обратить внимание глав субъектов на недопустимость таких мер, которые не дают нормально обеспечить функционирование пригородного железнодорожного комплекса. Выполнение в полном объёме субъектами обязательств по субсидированию пригородных перевозок, безусловно, важно, для того чтобы выполнить Ваше поручение о сохранении той модели, того объёма пассажирских перевозок в пригородном сообщении, который существует в настоящий момент.

Уже говорилось о том, что в ближайшие годы надо будет вывести по требованиям технического регламента порядка полутора тысяч вагонов, и, конечно же, нужны средства на замещение их новым современным транспортом.



Также хотел бы отметить непосредственное влияние на безопасность деятельности городского пассажирского транспорта обеспечения необходимого предрейсового контроля его технического состояния. В соответствии с действующим законодательством выпуск транспортного средства на линию без отметки о прохождении предрейсового контроля не допускается. Нарушение этой нормы влечёт наложение соответствующего административного штрафа. Но использование такой бумажной технологии не позволяет нам в режиме онлайн обеспечить контроль за всеми транспортными средствами, которые выходят на линию. И здесь, конечно, необходимо внедрять автоматизированные системы фиксации результатов проведения предрейсового технического контроля и передачу их в централизованную базу данных.

Имеющееся в стране количество медицинских работников сегодня не позволяет в полной мере обеспечить качественный медосмотр каждого водителя, который выходит на линию, особенно это касается удалённой местности, сельских территорий. И мы понимаем, что зачастую такие отметки ставятся достаточно формально. Поэтому считаем возможным и необходимым в ближайшие годы развитие и использование телемедицинских технологий, разработанных на базе отечественного программного обеспечения. Телемониторинг состояния здоровья сотрудников, которые занимаются пассажирскими перевозками, конечно, серьёзным образом позволит поднять безопасность движения и предотвратить возможные аварии.

В заключение хотел отметить, что претворение в жизнь всех обсуждаемых сегодня решений невозможно и без комплексного научного и кадрового сопровождения. Мы полагаем, что созданный в соответствии с Вашим поручением Российский университет транспорта на базе МИИТ возьмёт на себя не только науку и образование, но и будет вести вопросы комплексной трансформации транспортной, логистической инфраструктуры в стране, сопровождения регионов в части реализации их транспортной политики, станет координатором для всех учреждений образования и науки в транспортной сфере.

Для этого мы считали бы необходимым наделить наш Российский университет транспорта правом самостоятельно устанавливать

образовательные стандарты и требования для реализуемых программ высшего образования, которые касаются транспортной сферы.

И, конечно же, необходима соответствующая база, поэтому предлагаем также рассмотреть вопрос использования средств программ развития образования и развития транспортной системы для этих целей. Потому что в своё время мы из нашей программы развития транспортной системы передали средства в программу развития образования – обратно, к сожалению, пока ничего не получили.

Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

При подготовке заседания президиума были предметно рассмотрены все поступившие предложения от транспортных компаний страны. Минтрансом поддерживаются выводы и рекомендации, которые были сделаны и озвучены рабочей группой. Прошу также поддержать их в рамках нашего сегодняшнего заседания.

Спасибо.

В.Путин: Спасибо большое.

Сергей Семёнович, пожалуйста.

С.Собянин: Уважаемый Владимир Владимирович!

Хотел поблагодарить Вас за системное внимание к решению транспортных проблем – для Москвы и Московского региона это особенно важно. Без эффективного и современного транспорта развитие города, я считаю, невозможно. Поэтому основные инвестиционные вложения Москвы – именно в транспортную инфраструктуру. Речь идёт о метрополитене, пригородных железнодорожных перевозках, которые мы развиваем совместно с РЖД и коллегами из Московской области, обновление подвижного состава. В результате количество пассажиров общественного транспорта не падает, как в предыдущие годы, а растёт, и сегодня уже более 70 процентов москвичей передвигаются именно с помощью общественного транспорта. Кроме того, постоянный и долгосрочный заказ даёт возможность транспортному машиностроению создавать новые образцы подвижного состава, которые Вы сегодня видели на выставке: это действительно современные машины мирового уровня.

Хотел бы остановиться на ряде конкретных вопросов – поддерживаю то, что говорили коллеги, – добавить ещё несколько проблем, которые требуют нормативного регулирования.

Первое – это освобождение от НДС наземного подвижного транспорта. У нас метро, пригородные перевозки освобождены от НДС, а наземный транспорт при городском заказе не освобождается от НДС. С Минфином эта позиция согласована, есть даже разъясняющее письмо, которое говорит о том, что НДС не нужно облагать наземные перевозки, но тем не менее это требует законодательного регулирования для однозначного трактования.

Второе, в общественном транспорте по-прежнему очень серьёзная проблема, связанная с безбилетниками: сегодня от 20 до 30 процентов граждан, к сожалению, ездят без билетов. Это совершенно небезобидная вещь в силу того, что транспортная компания теряет 20–30 процентов своих доходов. Это перекладывается автоматом на тарифы, на тех, кто платит за свой проезд.

Сегодняшняя система контроля за безбилетниками, к сожалению, не очень эффективна в силу того, что организация, которая занимается контролем, и работники контролирующих органов не наделены правом требовать даже документы у нарушителей. Это означает, что без полиции контролировать безбилетный проезд невозможно. Грузить полицейских такой работой бессмысленно и неэффективно, поэтому было бы правильно соответствующие поправки в законодательстве прописать.

Необходимо стратегическое видение того, как будут развиваться пассажирские перевозки в нашей стране в перспективе. Прежде всего имею в виду освоение более экологичных и экономически выгодных технологий, использование новых источников энергии и распространение беспилотных транспортных средств.

Вы видели, Владимир Владимирович, возможности перехода на электротранспорт: новый подвижной состав, электробусы. Он придёт на замену существующему троллейбусному парку. В то же время там есть проблема, связанная с водителями нынешних троллейбусов. Их в Москве более трёх тысяч человек, сегодня они не имеют права управлять новым подвижным составом: нужно, по сути дела, заново проходить весь процесс обучения, получения прав и так далее. Предлагаем создать возможность [для водителей] с правами на вождение троллейбуса для облегчённого перехода на вождение электробусов. Это облегчит саму систему и, конечно, даст возможность огромным коллективам стабильно продолжать работать с новым видом транспорта.

Следующий вопрос связан с такси. За последние годы в Москве количество легальных такси увеличилось в восемь раз. По сути, создана новая отрасль: только в Москве работает около 100 тысяч таксистов. И этот процесс в настоящее время, можно сказать, стабилизировался: полностью урегулированы требования к таксистам и по цвету, и по качеству такси, и по обеспечению ГЛОНАСС, системой слежения и так далее. Тем не менее в связи с приходом на этот рынок интернет-агрегаторов существует проблема, потому что не все из них выполняют требование работать только с легальными таксистами. Было бы правильным записать в закон требование, что интернет-агрегаторы должны работать только с легальными таксистами, это бы облегчило дальнейшее регулирование данной отрасли.

Следующая серьёзная проблема связана с междугородными перевозками и вообще с нелегальными перевозками. За несколько последних лет мы задержали вместе с полицией в Москве и поставили на штрафплощадки около четырёх тысяч нелегальных перевозчиков, такси. На этих автобусах можно привезти в Москву кого угодно и что угодно. К сожалению, действующая система административных штрафов не приносит результатов: мы выписываем штраф, а этот автобус перерегистрируется на другую компанию, снова ездят и продолжают нарушать. Эта проблема, наверное, во всех регионах, но в Москве особенно остро, потому что это связано с терроризмом, с безопасностью и так далее.

Поэтому предлагаются такие санкции, как конфискация автобусов у нелегальных перевозчиков. Такая мера позволила бы в кратчайшие сроки навести на этом рынке порядок и вообще снять проблему нелегальных

перевозок.

И последнее предложение. МВД проводило проверку на транспорте, и серьёзные претензии к перевозчикам связаны с тем, что там огромное количество людей работает с неснятой судимостью за тяжкие преступления. К чему это ведёт: у нас на такси работают люди, осуждённые за грабежи, кражи, убийства и так далее. Думаю, что вряд ли кому-то хочется попасть пассажиром к такому водителю. Было бы правильно законодательно закрепить запрет работать лицам, которые судимы за тяжкие преступления.

И в заключение хотел бы поблагодарить наших коллег из «Трансмашхолдинга», группы «ГАЗ», «КамАЗ», которые оказывают содействие в создании нового современного транспорта и обеспечивают поставки их на рынок, делая перевозку пассажиров комфортной и современной.

Спасибо.

В.Путин: Что касается нелегальных перевозок, в целом контроль нужно усиливать, система мер должна быть, которая понимала бы, где, кто, как, кого перевозит, по каким маршрутам, на каких условиях. Об этом нужно системно подумать.

Уважаемые коллеги, пожалуйста, кто ещё хотел выступить? Прошу Вас.

А.Гордеев: Уважаемый Владимир Владимирович!

Я хотел бы развить мысль и поддержать предложение докладчика, коллеги Морозова Сергея Ивановича в части закреплённости регионов.

Некоторое время назад, Владимир Владимирович, Вы проводили совещание с участием губернаторов, и было принято очень актуальное и важное решение тогда: замещение наших обязательств и так называемых коммерческих долгов на бюджетные кредиты. Это позволило нам существенно снизить нагрузку, а это касается сегодня 80 процентов регионов. И думаю, что Минфин может подтвердить: сегодня стабилизировалась, не растёт долговая нагрузка совокупная, если брать все регионы.

Но в то же время, Владимир Владимирович, это всё-таки полшага. Просьба такая, просьба всех губернаторов: сделать таким образом, чтобы реструктурировать наши бюджетные долги. Это нам позволит существенно расширить программы и выполнять прямые социальные обязательства, и то, о чём Сергей Иванович говорил, – модернизировать ту или иную инфраструктуру, которая обеспечивает качество жизни наших граждан. Очень надеюсь, что Вы примете это решение.

Спасибо.

В.Путин: Я готов буду сейчас об этом сказать, потому что совещание, о котором Вы упомянули, было не единственным. Мы совсем недавно у меня в Кремле собирались с коллегами из Правительства, думали, немножко поспорили, но в целом понимание того, что и как нужно делать, какие сроки, есть, – я сейчас об этом скажу.

По теме, коллеги, есть что-то? Прошу.

А.Чубайс: Спасибо, Владимир Владимирович.

Буквально одно слово. Я тоже хотел поддержать доклад рабочей группы во главе с Сергеем Ивановичем: мне кажется, целостный взгляд – от законодательной нормативной базы до мер по экономике, которые позволяют подтянуть к самоокупаемости эту отрасль.



Заместитель Председателя Правительства Дмитрий Козак на заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации.

Одну вещь я бы дополнил – я не увидел её в докладе и в рекомендациях, – имею в виду технологические тренды в этой сфере. Есть, наверное, что-то интересное, но спорное – самоуправляемый автомобиль, который вчера Вам показывали в «Яндексе». А есть, как мне кажется, вещи, которые уже точно бесспорны, которые уже начинают реализовываться, но они не отражены в тексте. Имею в виду электрификацию городского транспорта. Это уже не теория. Вам показали то, что делает промышленность: Москва идёт по пути электробусов, Питер наш родной идёт по пути троллейбусов с удлинённым ходом, но совершенно очевидно, что электрификация в городском транспорте – это такой назревший тренд, который уже не в работах теоретиков, а в реальной жизни реализуется.

Если бы напрямую он был упомянут в числе рекомендаций рабочей группы – это не связано с какими-то финансами, с бюджетными вопросами, но для промышленности, для бизнеса – и для производителей самих транспортных средств, и для производителей литий-ионных аккумуляторов – а и то, и другое уже сегодня страна может производить – это важная стратегия, которая даёт возможность правильно определять свои долгосрочные планы.

Если это возможно, я просил бы хотя бы упомянуть эту технологию как перспективную для этого вида транспорта.

В.Путин: Анатолий Борисович, Вы правы: и электрификация транспорта, и газификация – вот два тренда, которые, совершенно точно, нужно учитывать.

А.Чубайс: Про газификацию сказано здесь как раз, а про это – нет.

В.Путин: Да, спасибо, что напомнили.

Прошу.

В. Колокольцев: Уважаемый Владимир Владимирович!

Прежде всего, хотел бы поддержать мэра Москвы в его позиции об ужесточении ответственности за нелегальные перевозки. Система штрафов, к сожалению, не работает в полной мере, и те суммы, которые налагаются в соответствии с действующим законодательством, никоим образом риски не снижают. Эта проблема усугубляется ещё тем, что в основном нелегальные перевозчики используют старые автомобили, имею в виду тот транспорт, который они используют, от «Газелей» до автобусов больших.

В. Путин: Это небезопасно.

Надо шире использовать цифровые технологии для учёта, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчётов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом.

В. Колокольцев: Это небезопасно.

Последние два случая, например: в Краснодарском крае 25 августа, в конце прошлого месяца, автобус упал с пирса, 18 человек погибли; буквально позавчера в Карачаево-Черкесии то же самое – автобус с пассажирами попал в дорожно-транспортное происшествие, 20 человек погибло.

У нас 40 процентов эксплуатируется пассажирского транспорта со сроком эксплуатации десять и больше лет. Поэтому в данной ситуации нам без ужесточения контроля и подхода к этому вопросу обойтись нельзя. А если посмотреть в целом, то этот транспорт, занимающийся пассажирскими перевозками, составляет от общего количества транспорта всего пять процентов.

Министерство внутренних дел, имею в виду ГИБДД, на имеющейся сегодня базе готово подключиться к техническому осмотру, и этот вид транспорта, который и морально, и технически уже устарел, готово осматривать и, соответственно, приводить владельцев в то чувство, в котором они должны пребывать, потому что это очень и очень опасно.

В целом у нас в последние годы сокращается количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с транспортными перевозками, но что касается вопроса о перевозке пассажиров автобусными маршрутами, здесь у нас, к сожалению, ситуация с каждым годом ухудшается. Если в целом дорожно-транспортная дисциплина укрепляется, то вот касаясь пассажиров – это очень и очень опасно.

В. Путин: Давайте мы это пропишем и реализуем. Правильно.

Пожалуйста.

Е. Москвичёв: Уважаемый Владимир Владимирович!

Максим Юрьевич [Соколов] в своём выступлении затронул вопрос по порядку [формирования] реальной цены контракта на оказание услуг. Владимир Владимирович, у нас просьба такая: поручить Правительству Российской Федерации, чтобы до конца года этот порядок утвердить. Он впервые сделан всеми заинтересованными структурами, институтами, в течение двух лет мы его обсуждали. И поверьте, эти вопросы, которые сегодня в регионах, где занижена контрактная цена, где не выплачивают деньги, где

50 процентов всего лишь выплачивается заработная плата, – это будет ликвидировано. Это не говорит о том, что пассажир будет платить всю цену: тот, кто приходит на эту работу на длительный контракт, будет видеть себестоимость услуги, а субъект уже определит, какой тариф должен быть по оплачиваемости населением, а разницу будет доплачивать. И тогда будут покупаться новые экологические автобусы.

И второй сектор. Действительно, сельские маршруты сегодня выпали из комплексного развития. У нас почти 40 тысяч населённых пунктов, жители из посёлков идут в районные центры – построены даже дороги с круглогодичным сообщением – пешком в больницы и по каким-то делам. С чем это связано? Это связано с маленьким пассажиропотоком, убыточностью.

Субъекты в одиночку этот вопрос не решат. Нужно посмотреть при комплексном развитии по утилизационному сбору, чтобы автобусы нашего производства для сельских маршрутов хотя бы как-то субсидировались от утилизационного сбора. Тогда они начнут развиваться, и село будет с районным центром жить.

Мы сейчас по регионам ездим, как депутаты, смотрим – и действительно, почти 60 процентов людей по семь-восемь километров вынуждены идти пешком. Поэтому это было бы действительно эффективно. За пять лет эту проблему можно снять.

В.Путин: Проблема острая, точно совершенно нужно думать, как её решать, не думать, а быстрее это делать. Самое простое, конечно, это субсидирование, естественно.

Е.Москвичёв: Там небольшая сумма будет, около миллиарда рублей на всю Россию.

В.Путин: Давайте всё это вместе продумаем, посмотрим.



Министр внутренних дел Владимир Колокольцев на заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации.

Пожалуйста, кто ещё хотел сказать? Прошу, Максим Станиславович.

М.Орешкин: Спасибо большое.

Два маленьких комментария. Вы во вступительном слове говорили про единый билет. Я просто приведу пример: у нас есть высокоскоростная железная дорога между Москвой и Санкт-Петербургом, есть город Великий Новгород, который находится рядом, и до недавнего времени невозможно было купить билет из Санкт-Петербурга, например, до Новгорода. Нужно было купить до станции Чудово, потом делать пересадку, покупать отдельный билет и ехать до Новгорода. Эта задача вместе с РЖД, с Олегом Валентиновичем [Белозёровым], касательно этого конкретного случая решена, и сейчас это можно уже сделать. Но это показывает, насколько неэффективно у нас используется инфраструктура и какой сетевой эффект можно получить, если этот единый билет реализовать. И принципы работы нам нужно строить от потребностей человека, а не от транспортных компаний или видов транспорта.

И вторая история. В протокольном решении есть предложение по изменению закона о концессиях, по включению транспортно-пересадочных узлов, это действительно очень важная история. Мы сейчас как раз в Правительство внесли пакет изменений по инфраструктурной ипотеке, мы там его учтём, и если у коллег есть какие-то ещё предложения по изменению концессионного законодательства, то с большим удовольствием выслушаем и тоже добавим в этот пакет.

Спасибо.

В.Путин: Владимир Петрович, пожалуйста.

В.Печеный: Уважаемый Владимир Владимирович!

Прежде всего хочу поблагодарить Вас и сообщить о том, что в соответствии с Вашим поручением – Вы в своё время критиковали меня за машины «скорой помощи» – Министерство промышленности в этом году поддержало «КамАЗ»: изготовлена машина «скорой помощи» на базе «КамАЗа», высокопроходимая. В этом году Правительство выделило также средства на создание уже линейки этих автомобилей.

Я об этом сказал только лишь потому, что аналогичная проблема существует для общественного транспорта регионов Крайнего Севера с не очень хорошими дорогами, большими расстояниями, в том числе и в сельских населённых пунктах. Просил бы обратить внимание на эту составляющую и поддержать в последующий период разработку и создание высокопроходимых автомобилей для северных регионов для общественного транспорта. Сегодня мы находимся в поисках, где такие автомобили производятся. Хотелось бы, чтобы была поддержана эта линейка – наша, российская, и как пример привёл автомобиль на базе высокопроходимого шасси «КамАЗа», чтобы эта программа существовала и в последующий период.

Спасибо.

В.Путин: Она, собственно, есть. То, что мы сегодня видели, уже говорит о том, что у нас разные продукты для разных случаев жизни существуют. Вы сейчас упомянули про базу «КамАЗа», есть и на базе «Патриота» различные

варианты, «УАЗ» делает, там вариантов много. Думаю, что промышленность сегодня у нас в таком состоянии, что может оперативно откликнуться на любые потребности. Министерство знает об этом.

Одна из ключевых тем пассажирских перевозок – это состояние транспортных средств, их физический и моральный износ.

Уважаемые коллеги, что ещё? Прошу Вас.

В.Голубев: Буквально два слова, Владимир Владимирович.

Самое, мне кажется, важное сегодня, что мы на самом деле все говорим о комплексности развития, Вы прежде всего об этом сказали. Это актуально, конечно, для различных региональных и муниципальных территорий.

Но с чем мы столкнулись сейчас, когда в течение примерно трёх лет меняем трамваи в Ростове, Таганроге, Новочеркасске: слово «комплексность» должно касаться и того, по каким маршрутам они ходят. Потому что, как только мы купили новые трамваи в Таганрог, где почти 60 процентов населения каждый день ездит именно на трамвае – он через весь город проходит, – мы поняли, что мы не решим эту проблему, потому что пути пришли в негодность: как по волнам идёт трамвай.

Аналогичным образом в некоторой степени и по Ростову: мы с «Трансмашхолдингом» сотрудничаем, и до конца текущего года сто процентов трамваев на улицах Ростова будут новые, но вот эта часть заметно сдерживает. Муниципалитеты с этим не справятся, а это муниципальный транспорт – в том случае, если говорить о таких крупных городах.

И сельские территории – то, о чём говорилось, – это очевидно требует внимания. Сложная проблема, но, безусловно, это касается людей.

Первая часть очень важная, потому что это большая часть транспортного обслуживания населения.

Спасибо.

В.Путин: Спасибо.

Прошу Вас.

М.Хромов: Уважаемый Владимир Владимирович!

В Вашем сообщении и в сообщениях выступающих обозначена проблема – теневые перевозчики. Мы занимаемся автобусными перевозками, столкнулись с этим, скажем так, на практике. Предложение: поручить разработать комплексную систему информирования и контроля перевозчиков именно в междугородном сообщении, поскольку масштаб бедствия действительно очень серьёзный.

Эта система будет полезна как для государства, которое создаст условия для вывода перевозчиков из теневого сектора, так и для пассажиров, поскольку повысит и прозрачность перевозки для них, и безопасность в первую очередь. И для бизнеса это тоже подспорье, поскольку будет доступ к информации о наличии мест и, по сути, о количестве проданных мест. Это тоже очень важно для того, чтобы развивать этот вид деятельности.

Владимир Владимирович, просьба поддержать и поручить создание такой системы. Это судьбоносно.

Спасибо.

В.Путин: Хорошо, договорились. Мы в сегодняшнем решении как раз так, как Вы сформулировали эту просьбу, – так её и запишем: разработать соответствующую систему борьбы с нелегальными перевозками.

Алексей, пожалуйста.

А.Орлов: Уважаемый Владимир Владимирович!

У нас есть предложения по двум вопросам. Первое – закрепить на федеральном уровне выдачу лицензий на перевозку пассажиров всеми видами автомобильного транспорта, оборудованного для перевозки более восьми человек, и установить равные права для всех перевозчиков – как водителей, так и перевозчиков, – осуществляющих регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров. Это очень хорошая мера, которая бы помогла стабилизировать работу в данном направлении.

И второе: мы сегодня, мне кажется – может быть, не в тему, но тем не менее, – упустили авиа-, воздушные перевозки. На региональном уровне когда-то существовала эта тема, опыт был применён Правительством хороший, имею в виду субсидирование перевозчиков, осуществляющих внутрирегиональные перевозки.

Буквально год-полтора тому назад у нас между столицей Калмыкии и Ростовом, Минеральными Водами летали перевозчики, которые субсидировались из федерального бюджета. Очень были востребованы маленькие легкомоторные воздушные средства. Это был пилотный проект, но, на наш взгляд, по нашему маршруту он себя оправдал.



На заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации.

Если бы была возможность рассмотреть продолжение этой программы, мы бы были рады – я думаю, не только я, но и мои коллеги из других регионов. Это работало бы на внутрирегиональные маршрутные перевозки.

В.Путин: Всё? Спасибо.

Коллеги, спасибо большое. Я хочу поблагодарить рабочую группу.

Кстати говоря, извините, Алексей Маратович [Орлов], по первому вопросу Ваше предложение уже реализуется. В проекте закона, который

в Госдуме находится, это лицензирование предусмотрено.

Вопрос очень важный, и я хочу ещё раз сказать спасибо рабочей группе, президиуму Госсовета. Обязательно учтём предложения, которые возникли в ходе сегодняшней дискуссии, и сделаем всё для того, чтобы их реализовать. Но без консолидированной работы с руководителями регионов эффективной эта работа быть не может. Поэтому я вас тоже прошу включиться активно во всё, о чём мы сегодня говорили, во всё, что предлагается рабочей группой, президиумом Госсовета и будет реализовываться Правительством. Так что в этой части всем спасибо, и, надеюсь, мы эффективно поработаем в самое ближайшее время все вместе над решением этих вопросов, чрезвычайно важных, повторяю, для страны, для экономики и для граждан страны.

Теперь по поводу того, о чём сказал Алексей Васильевич [Гордеев], – по поводу закредитованности региональных бюджетов.

Алексей Васильевич вспомнил об одном из совещаний, где присутствовали и коллеги из регионов, руководители регионов. Это было не единственное совещание, мы несколько раз собирались с Правительством, в последний раз у меня, в Кремле, этот вопрос обсуждали совсем недавно. Есть определённые договорённости. В чём они заключаются?

Во-первых, действительно, необходимость решения этого вопроса заключается в том, что он приобрёл острый характер. 31 процент так называемых собственных доходов регионов идёт на погашение кредитов.

Кстати говоря, несмотря на то что проблема остаётся крайне острой – я сейчас скажу о том, что предлагается для её решения, – всё-таки объём задолженности сокращается, потому что собственные доходы регионов растут достаточно приличными темпами. Сейчас только мне Дмитрий Николаевич Козак показывал график: у нас на 1 января 2017 года [госдолг регионов] был 2318 миллиардов, этот объём снизился, а в процентном отношении [к собственным доходам регионов] – с 36,5 процента до 33,8 общий объём задолженности. Так что он снижается, но снижается небольшими темпами.

Нам нужно расчистить региональные финансы, с тем чтобы они приобрели новое качество, которое позволяло бы делать бюджеты на уровне регионов бюджетами развития, а не бюджетами выплачивания процентов по кредитам.

В 50 регионах долг превышает половину собственных доходов, а в восьми регионах он выше, чем собственные доходы. Это, конечно, абсолютно критический уровень.

Напомню, что последние три года мы активно занимались замещением дорогих кредитов из коммерческих банков бюджетными кредитами. Сегодня на их долю приходится почти половина госдолга субъектов – свыше триллиона рублей. Понятно, что на обслуживание и погашение долга отвлекаются значительные средства, которые можно было бы направить на цели социально-экономического развития.

Нужно расчистить региональные финансы, с тем чтобы они приобрели новое качество, которое позволяло бы делать бюджеты на уровне регионов бюджетами развития, а не бюджетами выплачивания процентов по кредитам.

В этой связи о чём мы договорились с Правительством? Не скрою, вы присутствовали на одном из этих совещаний, споров по этому поводу много,

но тем не менее договорённости состоялись, они окончательные. В чём они заключаются? С 1 января 2018 года – прошу на это обратить внимание всех наших коллег из регионов: и тех, кто здесь присутствует, в Ульяновске, сегодня, и тех, кто услышит нас и увидит по средствам массовой информации, – с 1 января 2018 года мы запускаем программу реструктуризации накопленных бюджетных кредитов, рассчитанную как минимум на семь лет.

Для отдельных регионов – сейчас скажу, для каких – эта программа может быть ещё более льготной, она может быть растянута на 12 лет. Причём в первые два года действия программы – я просил Правительство, и мы об этом договорились, Минфин тоже согласился – договорились заложить максимально льготные условия: регионам нужно будет выплачивать всего по пять процентов долга ежегодно. Такой график позволит субъектам Федерации только в ближайшие два года высвободить в общей сложности 428 миллиардов рублей.

Что это значит: разница между действующими правилами, действующим графиком погашения бюджетных кредитов и предлагаемым графиком программы реструктуризации составит в 2018 году 250,5 миллиарда рублей, и в 2019 году – 177,5 миллиарда рублей.

Поясню на примере ряда регионов, главы которых и здесь, в этом зале, сегодня находятся.

Для Калужской области, например, это будет означать, что в 2018–2019 годах вы сможете высвободить дополнительно 15,7 миллиарда рублей, для Смоленской области – 12 миллиардов рублей, для Краснодарского края – 10,7 миллиарда рублей, для Ульяновской области – 3,8 миллиарда рублей.

Фактически это дополнительные деньги, помощь дополнительная регионам со стороны федерального бюджета. У субъектов таким образом высвобождаются деньги, появляются дополнительные ресурсы для решения социально-экономических задач, для решения задач, связанных с созданием новых рабочих мест, для повышения уровня жизни граждан, в том числе, кстати говоря, и для решения вопросов транспортного обслуживания населения, но не только это.

На что хочу обратить внимание: эти средства, которые вы дополнительно получите, нужно будет направить и на оздоровление региональных финансов. Нельзя, как некоторые говорят, как сеятели, эти деньги налево и направо разбрасывать, а потом через пару лет опять прийти в банк либо в федеральный бюджет с протянутой рукой. Эти средства должны быть направлены на оздоровление финансов, на сокращение бюджетного дефицита, на снижение кредиторской и другой задолженности. Я сейчас об этом ещё скажу, какая там ещё есть задолженность, вы сами об этом знаете.

Мы также решили, хочу добавить, что для субъектов, которые в 2018–2019 годах обеспечат рост региональной налоговой базы и неналоговых поступлений в свои бюджеты темпами не ниже инфляции, будет предусмотрена дополнительная льгота. Я уже об этом упоминал, сейчас ещё раз хочу сказать: эта льгота будет заключаться в продлении программы реструктуризации до 12 лет. Но в первые два года вы должны будете показать качество своей работы, и те, кто качество это покажет, получат дополнительную льготу в виде дополнительной рассрочки выплат по кредитам.

С 1 января 2018 года мы запускаем программу реструктуризации

накопленных бюджетных кредитов, рассчитанную как минимум на семь лет.

Прошу Министра финансов дополнительных сложностей для регионов не создавать. Знаю, что у Вас были идеи, связанные с тем, чем дополнительно нагрузить и как выявить эту эффективность какими-то дополнительными критериями, но давайте на этом ограничимся. За два года если обеспечат рост региональной налоговой базы темпами не ниже инфляции – это достаточный показатель для того, чтобы получить дополнительную льготу, то есть рассрочить ещё до 12 лет.

Такие регионы и в 2020 году должны будут погасить лишь пять процентов долга, а в дальнейшем их платёж составит по 10 процентов ежегодно вплоть до 2029 года, когда будут оплачены оставшиеся. Мы посчитали, что к 2029 году остаток составит всего пять процентов, и тогда нужно будет погасить пять процентов.

При этом прошу Правительство – хочу сейчас обратить на это внимание, это важно, – включить в прирост налоговой базы субъектов Федерации и ту её часть, которая не облагается налогами благодаря действию региональных налоговых льгот. Это важно, для того чтобы регионы продолжали работу над повышением инвестиционной привлекательности, в том числе используя налоговые стимулы.

Поясню, о чём идёт речь. При существующих методиках распределения дотаций при решении о дотациях не учитывался тот факт, что у регионов возникают выпадающие доходы в связи с предоставлением региональных льгот. Скажем, вместо ста рублей – льготу предоставили – в бюджет региональный идут только 70 рублей, условно. А Минфин при распределении дотаций всегда исходил из того, что вроде как все 100 рублей в кармане у региона есть.

Мы договорились с Минфином, что это не будет учитываться, будет учитываться только фактическое поступление в бюджет за вычетом тех денег, которые вы предоставили своим инвесторам в качестве льгот.

На что хотел бы обратить внимание: прошу Минфин, Правительство как можно быстрее разработать методику определения эффективности предоставления льгот. Критерии более или менее понятны, нужно только их определить и сделать это как можно быстрее, и понятно, наверное, почему: потому что льготы можно раздавать кому угодно и как угодно, своим да нашим, а нужно не своим да нашим, а тем, кто эффективно работает в экономике региона. И эта эффективность должна быть определена по методике, которая должна быть соответствующим образом разработана.

Прошу Правительство до конца октября детально разработать все аспекты реструктуризации бюджетных кредитов, провести необходимую работу с каждым субъектом Федерации. При этом хочу подчеркнуть: участие регионов в программе реструктуризации будет носить сугубо добровольный характер. Думаю, что на самом деле все захотят, конечно, принять участие в такой программе, но тем не менее никто этого навязывать не будет.

Придётся скорректировать и действующие соглашения о предоставлении бюджетных кредитов. Прошу заложить в них не только новые сроки, но и условия погашения кредитов, сделать так, чтобы они были реалистичными: не на бумаге, а на деле для всех.

Далее, помимо задолженности по бюджетным кредитам в регионах до сих пор, несмотря на то что мы замещали бюджетными кредитами коммерческие, тем не менее проблема долгов перед коммерческими банками продолжает оставаться острой. На долю этих кредитов приходится около 30 процентов регионального госдолга, причём для отдельных субъектов размер этой задолженности стал запредельным, в том числе в силу объективных, конечно, причин. Я уже говорил о восьми регионах, где уровень закредитованности больше, чем собственные доходы.

В этой связи мы договорились с Правительством и с Минфином, что положение этих субъектов Федерации должно учитываться отдельно и в отношении этих субъектов Федерации должен быть разработан особый подход. В некоторых субъектах – не знаю, здесь присутствующие делали так или нет – руководители забирались в налоговые поступления будущих лет, то есть в этом году брали с налогоплательщиков то, что они должны заплатить в следующем и последующих годах. А на следующий год как жить? Такой способ ведения хозяйства является, как бы это совсем мягко сказать, спорным, загоняет в тупик региональные финансы в конце концов. Но тем не менее разбираться с этим нужно. Сейчас не буду вдаваться в детали, мы с Антоном Германовичем [Силуановым] говорили об этом подробно, он знает наперечёт все эти регионы, и по ним тоже есть конкретные предложения.

Прошу Правительство до конца октября детально разработать все аспекты реструктуризации бюджетных кредитов, провести необходимую работу с каждым субъектом Федерации.

Кроме того, в целом ряде регионов накопилась большая просроченная кредиторская задолженность бюджетных учреждений. С этим, уважаемые коллеги, нужно разобраться отдельно: как возникает эта задолженность, какими темпами, почему. Сейчас, конечно, придут и принесут целый перечень объективных причин, я уже их знаю, но я не уверен, что эти причины всегда носят объективный характер. Руководители регионов должны самым внимательным образом следить за этим. А кто будет следить-то: из Москвы за этим не уследишь, это ваша обязанность.

Такая задолженность, безусловно, негативно влияет на состояние региональных финансов в целом, на качество услуг, которые оказываются гражданам.

Прошу Правительство вместе с руководителями субъектов Федерации определить точные объёмы просроченной кредиторской задолженности бюджетных учреждений – это большая работа, но этим нужно заняться, – проанализировать причины её формирования, предложить эффективную систему мер для её снижения, а также для снижения задолженности перед коммерческими банками, безусловно.

Кстати говоря, здесь тоже надо разбираться отдельно с задолженностью перед коммерческими банками. Да, можно, конечно, всегда ссылаться на то, что объективно денег не хватает, Минфин не даёт, мы вынуждены идти в коммерческие банки. Так ли это? Всегда ли это обосновано?

С руководством Сбербанка говорили, они приняли решение снизить ставку по коммерческим кредитам с 14, скажем, до 8,5 [процента]. Не все обращаются за этим снижением, возникает вопрос: а почему? Может быть,

выгодно кому-то из руководителей регионов платить высокую ставку? Кому это выгодно? Зачем они это делают? Я внимательно посмотрю, кстати говоря, на эти примеры.

Мы до конца текущего года все эти вопросы должны будем закрыть. А программа – я её практически обрисовал, и в ближайшие пару-тройку дней она будет принята.

Всем большое спасибо. Всего хорошего.