

«Мы садимся на финансовую иглу»

Перевозчики против подключения к новой системе учёта льготников

Анастасия Кожевникова

Новая система учёта городских льготников «Удобный проездной» работает уже почти два месяца, однако к ней пока подключено меньше 30% маршрутов. Председатель комиссии Пермского автотранспортного союза по городским перевозкам Игорь Колесников и один из крупнейших перевозчиков Эдуард Мирзамухаметов комментируют, как на бизнесе перевозчиков отразилось введение новой системы учёта льготников.

— Удалось ли вам подключиться к новой городской системе учёта?

Мирзамухаметов: Перевозчик сейчас находится в «интересном положении»: ему нужно подключить одновременно региональную систему и городскую. Но практика показывает, что две эти системы несовместимы. Мне кажется, это недоговорённость двух ветвей власти — региональной и городской.

— Но в минтрансе говорили, что решение по синхронизации найдено и на валидаторах смогут работать две программы одновременно, которые будет переключать кондуктор.

Колесников: Это неправда. С ноября говорят, что существует решение, совмещающее системы. Но его воочию никто не видел. Краевая и городская системы до сих пор не согласованы. Власти предлагают на один валидатор устанавливать две системы. В итоге перевозчики обязаны дважды оплачивать одну и ту же услугу — учёт поездок пассажиров — двум разным компаниям.

— То есть тот, кто обслуживает федеральных льготников, не может обслужить городских?

Колесников: И наоборот. Мы являемся заложниками этой недоговорённости. Сначала нужно было синхронизировать две программы и уже потом «выходить в люди», не проводя эксперименты ни на нас, ни на пассажирах. Перевозчик, как человек, оказывающий услугу, перевёз льготника, и это является его обязанностью, но и у властей есть обязанность эту услугу оплатить. Конечно, можно делать отдельную систему для муниципальных, региональных, федеральных льготников и т. д., но они должны взаимодействовать между собой.

Мирзамухаметов: А если сказать короче, нужны правила игры. На сегодня их нет, не обозначены технические условия, которым организация учёта должна соответствовать. Сейчас нам предлагают нести двойную нагрузку на покупку валидаторов, ущемлять кон-

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ



дукторов. Приходя в магазин, вы можете купить булку хлеба по любой карте через один терминал. Почему у нас наоборот?

Колесников: У нас же нет выбора: чтобы получить компенсацию за перевозку городских льготников, перевозчики должны заплатить только одной организации (ООО «ИТ-ЦентрСервис» — ред.). С краевыми льготниками сложилась аналогичная ситуация.

— В администрации с вами обсуждали новую систему до её введения?

Колесников: Нам говорили, что система будет синхронизироваться с любыми программами и операторами. В итоге мы пришли со своими терминалами, и нам отказали в подключении — «идите платите деньги и переустанавливайте программное обеспечение». Если мы будем подключаться к этой городской системе, то покупка терминала обойдётся в 18 тыс. руб. и его обслуживание ещё в 1,5 тыс. ежемесячно. При этом «ИТ-ЦентрСервис» со своей стороны не гарантирует ни бесперебойной работы оборудования, ни прозрачного учёта данных. Мы просто садимся на финансовую иглу.

Ещё же есть служебные карты, которые нужно покупать специально для этой системы, и они стоят недёшево. На основе данных за январь 2017 года выходит так, что именно за учёт перевозки льготника перевозчики должны будут заплатить по новой системе — 1 руб. 96 коп. (включая расходы на покупку валидатора и абонентскую плату). А по программе, установленной сейчас, перевозка обходится в 14 коп. При этом, когда перевозчики попросили обосновать цифру за обслуживание новой системы, никто ничего не сказал. А у нас в городе 900 автобусов и 200 единиц электро транспорта. Выходит, что компания будет получать более 1,5 млн руб. абонентской платы в месяц, ничего не делая.

— Как сейчас устроена система возмещения денег за перевозку льготников?

Колесников: Сейчас 8 руб. из 20 доплачивает бюджет. Но те, кто не подключил новую систему, не получают не только эти деньги, но и средства от продажи проездных.

Мирзамухаметов: До сегодняшнего дня мы получали средства расчётным методом в зависимости от пассажиропотока. Сейчас нам говорят: «Будем платить только по данным в системе».

Колесников: Мы полностью поддерживаем новую систему расчётов. К слову, на своих автобусах многие пермские предприниматели уже давно установили систему учёта пассажиропотока. Установленная у нас система анализирует не только количество перевезённых льготников, но и весь пассажиропоток. Уже больше года назад, имея статистику, некоторые перевозчики обращались в департамент министерства дорог и транспорта, говоря: «Возьмите данные». И всегда получали ответ: «Они нам не нужны, у нас будет своя система».

— Сейчас получается, что вы лишились денег от продажи проездных и субсидий?

Мирзамухаметов: Мы с этим не согласны. Время придёт — будем оспаривать в суде. У нас идёт учёт, валидаторы есть, почему мы не можем получить эти деньги?

Колесников: У нас уже есть система более продвинутая и обкатанная. К ней было подсоединено порядка 40% перевозчиков. Зачем изобретать велосипед? База уже готова. И сейчас, навязав нам эту систему через льготников, будут продолжать навязывать систему учёта платных пассажиров. Нас упрекают, что мы якобы не хотим предоставлять данные по пассажирам. Это чушь. Мы готовы показать статистику. Думаю, что депутаты, которые отказываются её принимать, просто заблуждаются. Нам говорят: «У вас система частная, поэтому мы вам не верим», при этом другим частникам верят. Но чем нам гарантируют, что данные будут корректные и прозрачные?

— Какие действия собираются предпринимать перевозчики в этой ситуации дальше?

Колесников: Определённо нужно продлить адаптационный период. С 27 декабря прошлого года нам обещают синхронизацию региональной и городской систем учёта, но до сих пор ничего не сделано. На круглом столе 16 февраля представитель минтранса нам сказал, что синхронизацию планируется запустить к середине года. Так и вводили бы тогда систему в середине года!

Мирзамухаметов: Перевозчик заинтересован в качестве предоставления услуг, мы всегда на одной стороне с пассажирами. Им не нравится ездить в переполненном автобусе — перевозчику не нравятся расходы на амортизацию и то, что кондуктор не успевает всем выдать билет. И так во всех сферах. Нам не нужен тариф 50 руб. — за такие деньги можно поехать на такси. Нужна именно та цифра, которая покрывает расходы и позволяет обновлять транспорт. И всё это не в ущерб пассажирам.

Печатается в сокращении.
Полная версия — на сайте newsko.ru

«Введение системы — требование времени»

Илья Денисов, начальник департамента дорог и транспорта администрации Перми:

— 1 января в Перми началось введение системы электронного учёта пассажиропотока. На данный момент к ней подключились уже 15 маршрутов. Преимущества такой системы очевидны. Это прозрачность расчётов с перевозчиками, более тщательное планирование объёмов транспортной работы и в конечном итоге обоснованное расходование бюджетных средств на оказание транспортных услуг населению.

Понятно, что не всем перевозчикам это нравится, кого-то устраивает старая, но совсем прозрачная система. Но большинство — разумные люди, и они понимают, что введение электронной системы учёта — требование закона и времени.

Не стоит забывать, что обязательство оборудовать подвижной состав валидаторами закреплено в договорах с перевозчиками. Кроме того, в действующем тарифе были заложены общехозяйственные расходы на соответствующие мероприятия. В связи с этим перевозчики обеспечены необходимым финансированием. Более того, многим перевозчикам не требуется закупать новые валидаторы, поскольку они уже давно их установили.

Действительно, нескольким перевозчикам, обратившимся в феврале в МКУ «Гортранс», было обоснованно отказано в подключении к системе электронного учёта пассажиропотока учреждения. Было выявлено, что прикладное программное обеспечение предложенных валидаторов не осуществляет чтение и запись данных с электронного чипа льготного проездного документа «Удобный проездной». Это означает, что поездки не будут списываться с карт, что делает невозможным процесс передачи данных о количестве перевозимых пассажиров льготных категорий.

Что касается синхронизации краевой и городской систем, то она будет обеспечена за счёт установки на валидатор двух программ одновременно, работающих независимо друг от друга и переключающихся кондуктором. Такой вариант является наиболее простым для реализации и позволяет начать работу в кратчайшие сроки. В дальнейшем планируется исключить необходимость ручного переключения программ. В настоящее время на одном из маршрутов уже тестируется совмещение систем.