

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

ТРАНСПОРТ

Александр Филиппов: Прозрачности в отрасли по-прежнему нет

Депутат Пермской гордумы — о спорных вопросах реформы городских перевозок

Борис Михайлов

— Александр Егорович, в составе рабочей группы по реформе городского транспорта вы принимали участие в обсуждении тарифного вопроса. Почему увеличение нового тарифа до 28 руб. с 1 января 2020 года было отложено?

— Глава Перми Дмитрий Самойлов принял это решение после целой серии непростых и очень серьёзных консультаций. Аргументов достаточно, но главный заключается в том, что принять новый тариф нужно осознанно, понимая, из чего он состоит.

Прозрачности в отрасли (и, как следствие, в структуре тарифа) по-прежнему нет. На сегодняшний день у нас нет корректных данных о пассажиропотоке в городском транспорте. То есть нет сведений о доходной части, и мы не можем ввести этот показатель в тариф. Отсюда вопрос: почему именно 28 руб., а не другая цифра? Из чего состоит тариф? Ответа нет.

— Каким образом можно получить объективные данные?

— Нужно начать с того, о чём говорилось на старте транспортной реформы. Город должен сам начать считать пассажиропоток. Пока этим занимаются перевозчики. Естественно, они заинтересованы в том, чтобы данные занижать.

Да, запущен и идёт эксперимент по оснащению транспорта валидаторами, учитывающими пассажиропоток. Но, во-первых, такой учёт идёт не на всех маршрутах. Во-вторых, эксперимент ещё не закончен, его данные не получены и не обработаны. Почему же тогда мы уже сегодня говорим о необходимости роста тарифа до конкретной суммы в 28 руб.? Вполне возможно, что мы выйдем совсем на другую цифру.

Эксперимент мог бы дать более объективные данные, если бы все автобусы, закупленные для муниципального перевозчика (МУП «Пермгорэлектротранс»), участвовали в нём. Но проблема в том, что значительная часть из этих 90 автобусов простирается, потому что не могут найти нужное количество водителей. В результате сегодня маршруты, на которых должен работать муниципальный транспорт, переданы частным перевозчикам. Они не устанавливают на своих автобусах оборудование для подсчёта пассажиропотока. Как уже было сказано, им это невыгодно.

Большие надежды на получение объективных данных о выручке вроде бы связаны с внедрением безналичной оплаты проезда. Но сегодня плановый показатель количества пассажиров, которые будут пользоваться этой системой оплаты, крайне незначителен — не выше 20%. Но сложно сказать, какие

показатели пассажиропотока мы увидим, если этот показатель достигнет 60–70%.

Таких вопросов очень много. И пока на них нет ответов, давайте не будем ставить телегу впереди лошади. Сначала необходимо закончить создание системы, при которой город будет заказывать услугу по перевозке и сам собирать деньги. Тогда станет понятен объём рынка, соотношение затрат и доходов. После этого станет прозрачным и понятным для всех и тариф.

— Но когда обсуждался новый тариф, звучала цифра: объём средств в отрасли составляет порядка 4,5 млрд руб. Откуда она взялась?

— По подсчётом администрации Перми, это так. Предполагалось, что с нового года после проведения аукционов по заказу транспортной услуги объём расходных обязательств бюджета вырастет до 6,7 млрд руб. Увеличение — на 2,2 млрд руб. Мы задаём вопрос: на что должны быть направлены эти деньги? Ответ примерно следующий: 1,3 млрд руб. — на обновление подвижного состава, а остальные средства, около 900 млн руб., — это стоимость тарифного меню, те самые бесплатные пересадки, различные возможности оплаты проезда и пр.

Но снова всё упирается в то, что никто не знает, сколько на самом деле это будет стоить. Указанные данные —



вить на обновление подвижного состава (только автобусов — 5,9 тыс. единиц), 112 млрд руб. — на реконструкцию инфраструктуры.

То есть вполне возможно, что вопрос обновления подвижного состава можно если не полностью, то существенно закрыть за счёт участия в программе. Насколько известно, на сегодняшний день у администрации Перми нет реше-

ния принципиальное решение: система взаимоотношений с перевозчиками меняется. От разыгрывания права работы на маршрутах мы переходим к закупке транспортной услуги. Новую систему можно считать уже свершившимся фактом. Когда все аукционы будут разыграны, мы поймём, сколько стоят пассажирские перевозки для города.

Но это расходная часть. Следующий шаг — когда мы начнём полностью работать по этой системе, собирать средства в городе, мы вскоре оценим и пассажиропоток. Тогда можем садиться и подсчитывать. Условно говоря, расходы составляют 6 млрд руб., доходы — 5 млрд руб. И уже тогда будем принимать решение, чем мы будем закрывать разницу. Как вариант — принятие повышенного тарифа.

— Разве могут быть другие варианты?

— Сколько угодно. Рассуждая теоретически, можно вообще объявить проезд в городском транспорте бесплатным. Только тогда надо договориться с горожанами, которые, вообще-то, являются налогоплательщиками, о том, что мы закрываем эти расходы за счёт других статей.

Вот почему тема городского транспорта важна даже тем, кто им не пользуется: расходы-то оплачивают все. Поэтому сегодня депутаты так глубоко погружаются в транспортную тематику. Необходимо добиться полного понимания экономики отрасли, прозрачности её доходной и расходной составляющих. Только после этого разговоры о тарифе станут действительно обоснованными и понятными для всех жителей.

Тариф нельзя поднимать, не добившись полного понимания, из чего он состоит, почему сумма именно такая, а не другая

лишь теоретические подсчёты. Когда начинаешь разбираться, снова возникают вопросы.

Взять, например, обновление транспорта по лизинговой схеме. Планируется, что в течение пяти лет постепенно будет заменено 60% подвижного состава. Вопрос: почему же мы закладываем сразу 1,3 млрд затрат, обосновывая тем самым рост тарифа? Непонятно.

Более того. Недавно стало известно о том, что госкорпорация ВЭБ.РФ стала инициатором программы обновления городского транспорта в крупных городах страны. В первую очередь будут реализованы проекты с привлечением частных инвесторов в 10 городах, которые находятся в высокой степени готовности к изменениям. В числе этих городов и Пермь. Общий объём инвестиций для 10 городов — 340 млрд руб., в том числе 196 млрд руб. планируется напра-

ния по поводу того, будет ли город вступать в этот проект. Но если всё же будет — может, буквально через шаг мы поймём, что закладываемые сегодня в тариф 1,3 млрд руб. будут компенсированы средствами федеральной программы? Однако тариф уже будет повышен, и снизить его станет почти невозможно.

В конечном итоге мы говорим о том, что тариф нельзя поднимать, не добившись полного понимания, из чего он состоит, почему сумма именно такая, а не другая. Пока этого понимания нет.

— Итак, какой должна быть, с вашей точки зрения, последовательность действий при принятии нового тарифа?

— Всё значительно сложнее, чем просто принятие тарифа. О том, что необходимо добиваться прозрачности и вообще реформировать отрасль, речь идёт уже лет пять. На сегодняшний день при-