Чего хотят регионы?

Аккумулировав мнения представителей автотранспортного сообщества в регионах, недавно созданный Координационный совет при Минтрансе России способен повлиять на разработку и принятие нужных автоперевозчикам, органам местного самоуправления и субъектам РФ нормативно–правовых актов. В этом убежден заместитель министра транспорта РФ Николай Лямов. С ним беседует наш корреспондент.

– Николай Сергеевич, с созданием Координационного совета (КС) представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России участники рынка пассажирских перевозок связывают возможность разрешения многих насущных проблем отрасли. И вот состоялось первое заседание совета. Как вы считаете, оправдает ли он в перспективе эти ожидания?

– Насколько эффективна работа Координационного совета, делать выводы, наверное, преждевременно. Мы хотим понять до конца, чего хотят регионы. Именно поэтому тематика первого заседания КС формировалась с учетом их пожеланий. А с основным докладом о проблемах, которые накопились в автотранспортной отрасли субъектов РФ и органов местного самоуправления, на заседании выступил не представитель Минтранса России, а министр автомобильных дорог, транспорта и связи Ростовской области, так как во многих регионах проблемы схожие.

Кстати, до сих пор мы получаем просьбы включить в состав совета представителя того или иного субъекта РФ, что говорит о заинтересованности регионов в работе КС.

– По какому принципу выбираются члены совета?

– По принципу добровольности. Мы старались формировать Координационный совет с учетом того, чтобы в нем были представлены интересы субъектов Федерации, органов местного самоуправления и, конечно, перевозчиков. В совет вошли несколько заместителей губернаторов, мэров крупных городов, представители транспортного сообщества, имеющие свой взгляд на развитие автомобильных перевозок в России и опыт по их организации в современных условиях. Сегодня в составе КС представители 44 регионов.

– Какими полномочиями наделен совет, призванный активно влиять на разработку и принятие нормативно–правовых актов, касающихся автотранспортной деятельности? Сможет ли он в определенной степени восполнить отсутствие в Минтрансе России структурного подразделения (агентства), ведающего вопросами автомобильного транспорта?

– Координационный совет не тот орган, который может выполнять функции агентства. Его основная задача – аккумулировать мнения представителей автомобильного транспортного сообщества в регионах. Все они в той или иной степени являются специалистами пассажирского, грузового и электрического автотранспорта, способными не только повлиять на разработку и принятие нужных перевозчикам, органам местного самоуправления и субъектам РФ нормативно–правовых актов, но и разделить ответственность за их содержание. Обсуждая с представителями КС проект того или иного закона, подготовленный Минтрансом, или постановления правительства, мы тут же узнаем точку зрения регионов. Кроме того, совет может выходить с различными инициативами в любые органы власти по вопросам, находящимся вне компетенции Минтранса России.

– Наверное, не случайно в повестке дня первого заседания КС был вопрос транспортного обслуживания в регионах. Ведь качество транспортных услуг, оказываемых населению на территориях многих муниципалитетов, до минимального социально–транспортного стандарта не дотягивает, факт.

– Да, этот вопрос является наиболее важным. Анализ положения дел с транспортным обслуживанием населения муниципальных образований, проведенный Ространснадзором в 2007–2009 годы, показал, что более чем в 60% органов местного самоуправления специалисты, занимающиеся этими вопросами, некомпетентны. Они понятия не имеют, что необходимо делать обследование пассажиропотока, дорожных условий на маршрутах, что количество транспортных средств на них должно регламентироваться тем или иным документом мэрии или администрации района. Отсюда и качество: неритмично работает общественный транспорт, много нарушений правил дорожного движения, не соблюдаются требования безопасности при перевозке пассажиров. Договоры на обслуживание маршрутов во многих муниципалитетах заключаются не на 3–5 лет, а в пределах года. Поэтому и не уверены директора транспортных предприятий в завтрашнем дне, что сказывается на обновлении подвижного состава, модернизации производственно–технической базы.

Все эти проблемы мы обсуждали и на первом заседании Координационного совета. Между прочим, эта дискуссионная площадка дает возможность через членов КС транслировать наши пожелания в регионы, подсказать муниципалитетам пути реализации тех или иных решений.

– Важные полномочия региональным и местным властям по наведению порядка в сфере пассажирского транспорта общего пользования мог бы дать закон об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок. Есть ли какие–то подвижки по его рассмотрению в Госдуме?

– Да, принятия такого закона в регионах ждут с нетерпением. Первый вариант законопроекта после ряда согласований и компромиссов стал неприемлем для дальнейшего рассмотрения в Госдуме. Поэтому Минтрансом была подготовлена новая редакция документа, где учтены замечания и предложения регионов, членов Координационного совета, общественности. Сейчас идет согласование законопроекта в правительстве, после чего представим его в Комитет Госдумы по транспорту.

Для регионов особенно важно, чтобы в законе были регламентированы вопросы организации пассажирских перевозок в муниципальных образованиях. Речь идет в первую очередь о взаимоотношениях перевозчиков, обслуживающих внутригородские и межмуниципальные маршруты, и органов местного самоуправления. Закон должен быть направлен на развитие конкуренции перевозчиков и повышение уровня обслуживания населения. В его скорейшем принятии заинтересованы главы администраций и органов законодательной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, руководители предприятий пассажирского транспорта.

– Вопрос тарифного регулирования особенно волнует участников рынка пассажирских перевозок. Автоперевозчики считают, что при формировании тарифов должны учитываться все их затраты. Но есть другая точка зрения: дотирование тарифа должно иметь определенные пределы. Мол, мало ли какие «издержки» повесят на тариф предприниматели, заставляя таким образом пассажира платить за их бесхозяйственность. Где здесь «золотая середина»?

– Действительно, вопрос тарифообразования больной для перевозчиков не только, к примеру, Орловской или Тверской области, но и любого другого субъекта Федерации. И на сегодняшний день нет единых подходов к формированию тарифа, на чем все время и заостряют внимание участники перевозочного процесса. В одном регионе тариф рассчитывается по одной методике, и в себестоимость перевозки включают, скажем, содержание производственно–технических баз и ремонт подвижного состава. В другом при формировании тарифа учитываются приобретение транспорта в лизинг и другие издержки. Такие «разночтения» приводят к трениям между перевозчиками и органами местного самоуправления. Их взаимоотношения и должен отрегулировать упомянутый закон.

Очень часто в регионах тариф является социальным. Но если региональная или муниципальная власть решает установить тариф ниже экономически обоснованного, значит, в городском (поселковом) или региональном бюджете должны быть заложены денежные средства на компенсации транспортным предприятиям. Так, к примеру, делается в Ростове–на–Дону, где каждый перевозчик знает: чтобы получить разницу, нужно «защитить» свой экономически обоснованный тариф, доказав, что на данный момент он составляет столько–то рублей.

– По мнению специалистов, активными партнерами органов власти при решении вопросов организации автотранспортного обслуживания населения могут стать саморегулируемые организации (СРО). Но не слишком ли, на ваш взгляд, переоценивается их будущая роль?

– Думаю, роль саморегулируемых организаций нисколько не переоценивается, за ними будущее. Единственное, в чем я твердо уверен, необходим какой–то переходный период. Есть такая расхожая точка зрения: вот, мол, создадут СРО, и моментально кругом будет наведен порядок. Те же маршрутные такси сразу станут ходить строго по расписанию. Меньше будет аварий. В салонах автомобилей станет комфортно, а водители перестанут хамить пассажирам. Но надо помнить, что любое начинание должно пройти этап становления. То же самое и здесь. Передача функций саморегулируемым организациям должна сопровождаться каким–то нормативно–правовым обеспечением. Принятый в 2007 году ФЗ № 315 о СРО является рамочным для всех форм бизнеса. Теперь нужно принять какой–то нормативно–правовой документ, где была бы отражена специфика саморегулирования в автотранспортной отрасли. Некоторые специалисты предлагают внести соответствующие коррективы в Устав автомобильного транспорта. Знаете, я не сторонник скоропалительных решений в этом вопросе.

Известно, что первые саморегулируемые организации были созданы в строительном комплексе. И сейчас ясно, что на первых порах в этой отрасли было сделано много ошибок, которые приходится исправлять. Поэтому мы вместе с Российским автотранспортным союзом в качестве эксперимента начали работу по созданию саморегулируемых организаций в ряде субъектов РФ. Посмотрим, что там получится и какое законодательное подкрепление их деятельности потребуется. И еще. Учитывая ту важную роль, которую играют в межсубъектных перевозках автовокзалы, планируем также в апреле текущего года собрать их представителей со всех регионов страны и обсудить вопрос создания саморегулируемой организации в сфере автовокзалов.

Сергей ОЗУН,

обозреватель «ТР»