|  |
| --- |
| **Перевозки пассажиров в городах: это бизнес или социальные гособязанности?** |
| 21 сентября 2011  **КАК ПОСПОРИЛИ РАУЗИЛ ХАЗИЕВ И ЛЮДМИЛА АЛЕШИНА НА ПРЕДМЕТ ТОГО, КТО ЗАПЛАТИТ В КОНЕЧНОМ ИТОГЕ ЗА ТРАНСПОРТНУЮ РЕФОРМУ – НАСЕЛЕНИЕ ИЛИ ГОСУДАРСТВО**  **Госкомитет РТ по тарифам намерен добиться отмены регионального стандарта компенсации проезда для льготников. Это сенсационное заявление прозвучало вчера на заседании «круглого стола», который собрал представителей минтранса РТ, исполкома Казани УФАС, УГИБДД и СМИ. Корреспондент «БИЗНЕС Online» узнал, почему перевозчикам в Казани жить плохо, и где решение этой проблемы.**  **БИЗНЕС ИЛИ СОЦИАЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА?**  **http://www.business-gazeta.ru/images/upload/2011/september/21/05.jpgРаузил Хазиев**, возглавивший государственный комитет по тарифам чуть более восьми месяцев назад, неожиданно проявил себя весьма с необычной для руководителя данного ведомства стороны. Освоившись в кресле главы госкомитета, он повел отличную от своей предшественницы **Марины Файрушиной** (весьма замкнутого для общения со средствами массовой информации человека) политику открытости. К примеру, в течение месяца в госкомитете прошло две встречи с журналистами. И если первая носила скорее ознакомительный характер, то состоявшаяся вчера была призвана поднять на поверхность целый ворох проблем, скопившихся в сфере транспортного обслуживания казанцев.   |  | | --- | |  |   В принципе разговор, так или иначе, сводился к одному: какие меры следует предпринять, чтобы облегчить жизнь перевозчикам столицы.  Заместитель руководителя комитета по транспорту исполкома **Людмила Алешина**, которой Хазиев первой предоставил слово, подробно рассказала, каким образом в Казани за последние пять лет происходил процесс реформирования системы городского транспорта. В частности, она сообщила, что в результате оптимизации транспортной сети количество маршрутов сократилось со 149 до 91, а число автобусов уменьшилось с 2,5 тыс. до 1 444. Но при этом общая вместимость подвижного состава увеличилась в полтора раза за счет вывода на линии приобретенных компаниями автобусов большей вместимости.  Однако, нововведения хоть и улучшили транспортное обслуживание горожан, но, по словам Алешиной, у перевозчиков сегодня есть серьезные проблемы: «Финансовое положение перевозчиков в Казани ухудшается, на сегодня в городе нет ни одной компании, которая бы не несла убытков». По ее словам, причина заключается в введении регионального стандарта, http://www.business-gazeta.ru/images/upload/2011/september/21/01.jpgкоторый регламентирует лишь частичную компенсацию для перевозки льготников, коих в столице РТ примерно 150 тысяч человек. Сегодня компенсация по ним из бюджета (автотранспортникам) составляет 9 рублей 44 копейки. В результате компании вынуждены искать свои пути минимизации убытков – увеличивать интервалы движения, сокращать количество рейсов за счет вечерних часов, сокращать количество подвижного состава на маршрутах…  «Сейчас в компаниях не хватает порядка тысячи водителей, – сообщила Алешина, – и даже жители из ближнего зарубежья не приезжают: не хотят идти за 20 - 22 тысячи рублей на такие тяжелые условия». И заключила: «Транспорт – это не бизнес, это социальные государственные обязанности, и перекладывать все на перевозчиков не стоит».  С последним высказыванием не согласился Хазиев: «Транспорт – это бизнес!» И в убеждении коллеги о несостоятельности компаний-перевозчиков глава госкомитета также усомнился: «По АТП, что все они убыточны, я с вами абсолютно не согласен! Я могу привести примеры компаний, которые работают с прибылью. Ни один тариф для транспортного предприятия убыточным не принимается».  Хазиев привел примеры компаний в республике, которые не применяют предельные тарифы, установленные госкомитетом, чтобы удержать конкуренцию, и при этом работают прибыльно.    **ВСЕМ ХОЧЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ ТАРИФ, НО НЕ ВСЕ ОСТАЮТСЯ ДОВОЛЬНЫ**  Но в чем председатель госкомитета высказал полное единение с представителем исполкома, так это в части необходимости отмены регионального стандарта, который Хазиев назвал примером самого плохого опыта, который был внедрен в республике: «Региональный стандарт есть только в нашей республике, он не нужен. Он только ведет к искажению всей отчетности, и мы обязательно добьемся его отмены».   Хазиев высказал мнение, что четкой политики по этому вопросу до сих пор нет: «По стандарту девять с половиной рублей введено, а стоимость проезда от 15 до 18 рублей – это что, человек три остановки проехал, три пешком должен идти? Для предприятий нужна полная компенсация, это задача государственная, и мы обязаны ее решить».  Собственно, выпадающие доходы от введения регионального стандарта прямым образом влияют и на формирование тарифов на проезд – это подтвердил Хазиев, отвечая на вопрос корреспондента «БИЗНЕС Online» о прогнозных тарифах на транспорт:  «Четко установленных параметров ни по каким видам тарифов нет. Единственное, есть два момента. Первое, тарифы на газ и услуги ЖКХ будут меняться с 1 июля 2012 года. С 1 января, пока это протокол на уровне правительства РФ, возможно, будут установлены тарифы на транспорт. Кроме того, мы рассматриваем тарифы по заявительной системе предприятий, которые считают, что не могут держать цены».  Здесь Хазиев сделал паузу и признался: «Правда, обращаются каждый месяц, всем хочется увеличить в свою пользу, и все равно кого-то не устраивает. Так что регулировать тариф - неблагодарное дело, я на улице боюсь признаваться, что я в комитете по тарифам работаю…»  Глава госкомитета заявил, что в составляющей тарифа главным будет не покупка новых автобусов, и не зарплата, а стоимость горюче-смазочных материалов (кто бы сомневался!) и решение вопросов по выпадающим доходам:  «ГСМ мы не можем прогнозировать, и никто не может, это мировая политика, но мы примерно знаем, при каком изменении стоимости ГСМ на сколько добавится стоимость проезда. Поэтому если вы назовете цены на бензин в январе, мы вам мгновенно рассчитаем. А по поводу льгот: просто ввести льготы и не обеспечить их финансами – это самообман!»  **Елена Фадеева** Видео **Максима Тимофеева** |