

www.kazved.ru

Можно ли сделать общественный транспорт и доступным, и рентабельным?

Пассажиры казанских автобусов с тоской вспоминают времена Универсиады, когда из одного конца города в другой можно было уехать на автобусе хоть в 11 вечера. В те славные времена даже в час пик салоны не забивались полностью. Перевозчики каким-то чудом соблюдали установленный интервал движения. Причем и цена проезда тогда была намного ниже.

Увы, теперь уехать после 22.00 – большая проблема. А казанские перевозчики снова жалуются на то, что им не хватает собранной выручки при текущей цене за билет. Хотя гарантии, что улучшится качество обслуживания, не дают.

Напомним, только в мае прошлого года стоимость проезда выросла на один рубль: при оплате наличными билет стал стоить 36 рублей, банковскими картами – 31 рубль. А стоимость проезда с помощью электронного проездного билета (транспортной карты) при авансовой оплате 100 поездок установили в 25 рублей. Хотя Ассоциация автотранспортных предприятий Казани просила компенсацию выпадающих доходов приравнять к среднему тарифу.

Впрочем, за последнее время не было года, когда бы транспортники не просили увеличить стоимость проезда. Для сравнения, в городах, сопоставимых по площади и населению – Самаре и Нижнем Новгороде, одна поездка на муниципальный автобус стоит 35 рублей при расчете наличными, при безналичной оплате банковской картой – 32 рубля. Безлимитные проездные для школьников стоят 640 рублей, для студентов – 850 рублей в месяц (у нас такого нет вовсе). Ежемесячный безлимитный проездной для всех остальных стоит 1985 рублей. В Нижнем Новгороде по транспортной карте можно ездить за 30 рублей. Почему тамошним перевозчикам хватает выручки? Загадка.

И вот опять... В Госкомитете РТ по тарифам сейчас рассматривается заявка перевозчиков о повышении стоимости проезда в общественном транспорте. При наличии расчета просят установить оплату в 42 рубля, по банковской карте – 38. Это повышение может коснуться нас, пассажиров, уже с начала следующего года.

О том, что можно сделать для исправления этой ситуации и насколько аппетиты казанских АТП оправданны, «КВ» поговорила с первым заместителем председателя Госкомитета РТ по тарифам Ларисой ХАБИБУЛЛИНОЙ.

- Лариса Васильевна, а насколько сотрудники госкомитета могут контролировать



Фото: Фоток МАРЛОВ

процесс ценообразования при осуществлении пассажирских перевозок?

- Действительно, еще до 2019 года у нас не было общей базы данных, где было бы видно, ко сколько перевез, какие маршруты окупаемы, а какие нет. А с 2019 года АТП обязаны предоставлять нам полную отчетность. Все действующие 11 казанских перевозчиков ежегодно в срок до 1 июля подают заявки, в которых они предоставляют полный пакет документов для обоснования заявленной цены за проезд. Таким образом, у нас есть время проанализировать данную информацию и принять взвешенное решение. В настоящее время специалисты Госкомитета РТ по тарифам проводят экспертизу обосновывающих документов. Цена за проезд в общественном транспорте будет установлена в срок до 20 декабря этого года.

- Если все необходимые данные у вас есть, раскройте структуру расходов казанских перевозчиков.

- Большую долю в их затратах, согласно предоставленным ими же данным, занимает фонд оплаты труда вместе с отчислениями – это 33%. Следующая значительная статья расходов – амортизация и лизинговые платежи (21%). На топливо у АТП уходит около 14%. Еще 7% – техническое обслуживание и ремонт техники. Плюс 1% на замену авторезины. Электроэнергия в этой структуре расходов занимает 3%. Все остальное – прямые и накладные расходы. Сюда, например, относится содержание административного аппарата АТП.

Также для понимания общей ситуации сообщу, что в Казани на маршруты выходят 732 автобуса, 87 трамваев и 136 троллейбусов. На них трудятся 1677 водителей и 1579 кондукторов.

Стоит учесть, что примерно половина автобусного парка старше 10 лет. Для перевозчиков существуют нормы по замене автобусов. Срок их эксплуатации около 7 – 8 лет. Понятно, что половину парка уже давно надо менять. Но вмешалась пандемия ковида. Тогда, в 2020 году, пассажиропоток

резко упал. И соответственно, резко сократилась выручка у АТП. Такая ситуация сложилась не только в Казани. А зарплаты персоналу и техническое обслуживание автобусов нигде не делись. Поэтому вопрос по замене автобусов в республике пришлось отложить.

- А сколько в среднем «зарабатывает» один автобус за смену?

- Я могу озвучить только усредненные цифры. По данным перевозчиков, в среднем по Казани одно транспортное средство перевозит 440 пассажиров в день. За наличный расчет – порядка 8% пассажиров, льготников – 32%, по проездным билетам длительного пользования едут 12%. Но основная доля пассажиров, безусловно, платят банковскими картами – это 48%. Получается, что один автобус за день имеет среднюю выручку порядка 16 тысяч рублей.

- Если говорить откровенно, эти цифры вызывают некоторые сомнения. Я регулярно пользуюсь общественным транспортом, и по моим наблюдениям, банковскую карту для оплаты используют три из четырех пассажиров. Во всяком случае, точно не меньше половины. И еще удивительно, что оказывается, пассажиропоток на обычном рейсе меньше 100 человек в час. Впрочем, не исключая, если смотреть на всю картину целиком, то в среднем такие цифры и получаются.

- Мы можем оперировать только данными, которые предоставляют перевозчики. Может быть, дело в недобросовестности некоторых кондукторов. Кто-то кладет наличные себе в карман, произвольно уменьшая плату за проезд. Мы это контролировать не можем, да и не наша это задача. Но наши сотрудники лично неоднократно сталкивались с этим явлением, данные факты оперативно доведены до исполкома города и перевозчиков.

- Хорошо, предположим, что выручка у перевозчиков именно такая, как они заявляют. На что же конкретно им ее не хватает?

- Это можно понять из структуры их расходов. В первую очередь, у перевозчиков боль-

шая проблема с кадрами. Водитель в Казани в среднем зарабатывает чуть больше 52 тысяч рублей в месяц. А кондуктор и того меньше – 31 – 35 тысяч рублей. Вместе с тем водители имеют возможность зарабатывать больше, при этом не перерабатывая. Причем здесь же, в Татарстане. Например, в ОЭЗ «Алабуга» водителям предлагают зарплаты от 70 тысяч рублей и выше. И что-бы удержать работников, АТП должны работать над увеличением оплаты труда.

Во-вторых, это уже упоминавшийся износ казанских автобусов. В Казани используется лизинг от 6 лет. Плюс цены на автобусы значительно выросли за последние годы. Самый недорогой стоит от 12 млн рублей. С учетом лизинга (то есть значительного удорожания) перевозчики самостоятельно просто не потянут такие суммы.

Дополнительно могу сказать, что по истечении нормативного срока эксплуатации автобуса затраты на его содержание увеличиваются в среднем на 10–15%. - Говорят, некоторые иномарки служат дольше 10 лет. - Да, мы проводили анализ на примере мусоровозов из разных стран. Есть западные аналоги с более продолжительным сроком службы без значительного увеличения стоимости. Но сейчас в нашей стране все направлено на импортозамещение.

Получается, что обновление автопарка жизненно необходимо. А с другой стороны, оно требует дополнительных расходов.

Еще добавлю, что перевозчики сетуют на то, что существует много убыточных маршрутов.

- На это можно возразить, что в наш век высоких технологий вполне можно создать автоматизированную систему, которая будет перенаправлять автобусы с недозагруженными маршрутов на перезагруженные. Было бы желание со стороны перевозчиков.

- Полностью согласна. Должна быть оперативная реакция на изменения пассажиропотока. Без оптимизации движения общественного транспорта стоимость его эксплуатации

будет оставаться высокой. Концепция транспортной отрасли сейчас разрабатывается Минтрансом РТ совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами, в том числе с задействованием органов местного самоуправления. Работа должна быть завершена к концу этого года.

- Так есть ли реальный выход из этой ситуации? С одной стороны, ясно, что без общественного транспорта современный город существовать не может. С другой же – постоянно идут разговоры о рентабельности и на первое место выходит коммерческая выгода, а не социальная составляющая.

- Сначала выскажу свою личную позицию: без помощи государства перевозчикам в обновлении транспортных средств не обойтись. Например, пригородные перевозки железнодорожным транспортом частично компенсируются республикой. В бюджете ежегодно закладывается более 300 млн рублей.

Сейчас есть различные федеральные программы в рамках сразу нескольких нацпроектов, из которых можно выделять средства на обновление общественного транспорта в городах. В масштабах страны эти средства значительные, но в пересчете на один конкретный регион... скажем так, их недостаточно. Поэтому нужна отдельная целевая программа.

Выступая на последней итоговой коллегии Госкомитета РТ по тарифам председателем ведомства было предложено разработать концепцию развития транспортной отрасли в республике. Должно быть определено направление в части регулирования цен (тарифов) на общественный транспорт. Многие субъекты перешли на систему брутто-контрактов, когда органы местной власти определяют, сколько пассажиров нужно перевести и за какой срок. Они же выставляют цену контракта, за который потом будут бороться перевозчики. Такая система уже работает, например, в Перми, Твери, Санкт-Петербурге и Москве.

- Можно подойти к решению этой проблемы глобально – полностью поменять подход к развитию городов. Отдать приоритет не личному, а общественному транспорту. Например, только на реконструкцию Горьковского шоссе выделено более 287 млрд рублей. Девятую долю этой суммы хватит, чтобы полностью заменить все казанские автобусы и таким образом кардинально улучшить ситуацию.

- Я думаю, со временем мы к этому придем. Уже сейчас видны основные контуры такого поворота. Не зря на коллегии Минтранса РТ вице-премьер российского правительства Марат Хуснуллин вновь расставил приоритеты: развитие общественного транспорта и пересмотр подхода к созданию парковок. Так что перспектива просматривается.

Беседовал
Дмитрий СМЕРНОВ

Общество

Студенты Татарстана могут заявиться на участие в бизнес-интенсиве

Торгово-промышленная палата Татарстана запускает социальный проект для молодежи, который поможет приобрести предпринимательские навыки.

Разработка и запуск проекта «100 лидеров - Татарстан будущего. Студенчество» обусловлены стартом в России с 1 января 2022 года национального проекта «Образование», в рамках которого реализуется один из федеральных проектов «Развитие системы поддержки молодежи («Молодежь России»)), направленный на создание условий для эффективной самореализации молодежи. Проект призван создать максимально благоприятные условия для развития у молодежи предпринимательских навыков и вовлечения в научно-техническую деятельность путем проработки проектов.

Регистрация кандидатов на участие в проекте продлится до

1 октября 2023 года, сообщают организаторы. Далее пройдет отбор участников посредством написания мотивационного письма, по результатам которого 100 лучших студентов станут участниками проекта «100 лидеров - Татарстан будущего. Студенчество».

В конце октября планируется проведение первой лекции в стенах Торгово-промышленной палаты Республики Татарстан. Бизнес-интенсив продлится до мая 2024 года. Лекции от профессиональных спикеров и опыт работы с предпринимателями на базе Торгово-промышленной палаты Республики Татарстан дадут бесценные знания участникам этого проекта. Полезная информация от опытных спикеров позволит молодежи не бояться начинать свое дело и воплощать проекты в жизнь.

Регистрацию можно пройти на официальном сайте проекта 100leaders.tatars.ru, там же подробная информация.

Официальное опубликование			
ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ ВАХИТОВСКОГО РАЙОНА Г.КАЗАНИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН			
420049, г.Казань, ул.Ипподромная, д.18	Телефон 277-03-32 Факс 277-03-83		

РЕШЕНИЕ

11 сентября 2023 год

№63

Об установлении общих результатов

дополнительных выборов депутата Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлово-Химскому одномандатному избирательному округу №16

В соответствии со статьями 108 и 119 Избирательного кодекса Республики Татарстан, на основании протокола территориальной (окружной) избирательной комиссии Приволжского района города Казани Республики Татарстан о результатах дополнительных выборов депутата Казанской городской думы четвертого созыва по Павлово-Химскому одномандатному избирательному округу №16 территориальная избирательная комиссия Вахитовского района города Казани Республики Татарстан **решила:**

1. Признать дополнительные выборы депутата Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлово-Химскому одномандатному избирательному округу №16 состоявшимися и действительными.
2. Установить, что депутатом Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлово-Химскому одномандатному избирательному округу №16 избран Казаков Юрий Михайлович.
3. Опубликовать настоящее решение и общие результаты дополнительных выборов депутата Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлово-Химскому одномандатному избирательному округу №16 (приложение) в газетах «Казанские ведомости» и «Шахри Казань».
4. Разместить настоящее решение на сайте территориальной избирательной комиссии Вахитовского района г.Казани Республики Татарстан в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Председатель комиссии

подпись

Секретарь комиссии

подпись

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия

инициалы, фамилия