

# 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 сблюдали 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 гарантий, 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 помочь 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, со-поставимых по площади и населению - Самаре и Нижнем Новгороде, одна поездка на муниципальном автобусе 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 таможним перевозчикам хватает выручки? Загадка.

И вот опять... В Госкомитете РТ по тарифам сейчас рассматривается заявка перевозчиков о повышении стоимости проезда в общественном транспорте. При наличном расчете 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 оправданы, «КВ» поговорили с первым заместителем председателя Госкомитета РТ по тарифам Ларисой ХАБИБУЛЛОЙ.

- Лариса Васильевна, а насколько сотрудники госкомитета могут контролировать



процесс ценообразования при осуществлении пассажирских перевозок?

- Действительно, еще до 2019 года у нас не было общей базы данных, где было бы видно, что сколько перевез, какие маршруты оккупаемы, а какие не делимы. Поэтому вопрос по замене автобусов в республике пришелся отложить.

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

- Я могу озвучить только усредненные цифры. По данным первоначиков, в среднем по Казани одино транспортное средство перевозит 440 пассажиров в день. За наличный расчет - порядка 8% пассажиров, лотников - 32%, по проездным билетам длительного пользования едят 12%. Но основная доля пассажиров, безусловно, платят банковскими картами - это 48%. Получается, что один автобус за смену 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 исключено, если смотреть на всю картину целиком, то в среднем такие цифры получаются.

- Большую долю в их затратах, согласно предоставленным им же данным, занимает фонд оплаты труда вместе с отчислениями - это 33%. Следующая значительная статья расходов - amortизация и лизинговые платежи (21%). На топливо у АТП уходит около 14%. Еще 7% - техническое обслуживание и ремонт техники. Плюс 1% на замену автозернины. 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 троллейбусов и 136 трамваев. На них трудятся 1677 водителей и 1579 кондукторов.

Стoit 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 половина парка уже давно надо менять. Но вмешалась пандемия ковида. Тогда, в 2020 году, пассажиропоток

был уменьшен на 70%.

- 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-

шую проблему 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» водители предлагают зарплаты от 70 тысяч рублей и выше. И чтобы удержать работников, АТП должны работать над увеличением оплаты труда.

Во-вторых, это уже упомянутый 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 не потянут такие суммы.

Дополнительно могу сказать, что по истечении нормативного срока эксплуатации автобуса за счет его содержания увеличивается в среднем на 10-15%.

- Говорят, некоторые иномарки служат больше 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 наш век высоких технологий вполне можно создать автоматизированную систему, которая будет перенаправлять автобусы с недозагруженных маршрутов на передозагруженные. Было бы желание со стороны перевозчиков.

- Полностью согласна. Должна быть оперативная реакция на изменения пассажиропотока.

На изменение 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, но 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 национальных проектов, из которых можно выделить 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 перевезти 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. Десятой доли 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 правительства Марат Хуснуллин вновьставил приоритеты: развитие общественного транспорта и пересмотр подхода к созданию парковок. Так что перспектива просматривается.

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 наш век высоких технологий вполне можно создать автоматизированную систему, которая будет перенаправлять автобусы с недозагруженных маршрутов на передозагруженные. Было бы желание со стороны перевозчиков.

- Полностью согласна. Должна быть оперативная реакция на изменения пассажиропотока.

На изменение пассажиропотока без оптимизации движения общественного транспорта стоимость его эксплуатации

## Студенты Татарстана могут заявиться на участие в бизнес-интенсиве

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

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 опыты 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 100leadersstudents.ru, там же подробная информация.

### Официальное опубликование

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ  
ВАХИТОВСКОГО РАЙОНА Г.КАЗАНИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

420049, г.Казань,  
ул.Ипподромная, 12

Телефон 277-05-32

Факс 277-03-83

### РЕШЕНИЕ

11 сентября 2023 год

№63

Об установлении общих результатов дополнительных выборов депутата Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлухинскому 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 Павлухинскому одномандатному избирательному округу №16 территории избирательной комиссии Вахитовского района города Казани Республики Татарстан решена:

1. Признать дополнительные выборы депутата Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлухинскому одномандатному избирательному округу №16 состоявшимися и действительными.

2. Установить, что депутатом Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлухинскому одномандатному избирательному округу №16 избран Казаков Юрий Михайлович.

3. Опубликовать настоящее решение и общие результаты дополнительных выборов депутата Казанской городской Думы четвертого созыва по Павлухинскому одномандатному избирательному округу №16 (приложение) в газетах «Казанские ведомости» и «Шахри Казан».

4. Разместить настоящее решение на сайте территориальной избирательной комиссии Вахитовского района г.Казани Республики Татарстан в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Председатель комиссии  
подпись инициалы, фамилия  
Секретарь комиссии  
подпись инициалы, фамилия

Приложение №1  
к решению территориальной комиссии  
по Павлухинскому одномандатному избирательному округу №16

Число избирателей, принявших участие в выборах по одномандатному избирательному округу, доля от числа избирателей, включенных в списки избирателей	Фамилии, имена, отчества зарегистрированных кандидатов	Число голосов избирателей, полученных каждым из кандидатов	В процентах от числа избирателей, принявших участие в голосовании по округу
6973 19,98%	Ахметвалиев Рамиль Рахиимович Гуськов Сергей Евгеньевич Казаков Юрий Михайлович Парамшинский Данил Сергеевич Садыкова Ригина Рустемовна	1100 897 3741 250 873	15,78 12,87 53,66 3,59 12,52

Избранный депутат Казанской городской Думы четвертого созыва  
Павлухинский одномандатный избирательный округ №16

Казаков Юрий Михайлович, 1976 года рождения, место жительства - Республика Татарстан, г.Казань, основное место работы или службы ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технологический университет», занимающая должность/род занятий - ректор; самовыдвижение.

### Извещение о проведении собрания о согласовании местоположения границ земельного участка

Кадастровым инженером Галимзяновым Ф.М., являющимся членом Самарского кадастрового инженерного объединения «Поволжье», кадастровым инженером №30847, 16-17-22, Республика Татарстан, г.Казань, Марьяновская улица, 5, с/п «Галимзянов», 514-63-65, №519 кадастрового аттестата 16-14-697 от 20.05.2014г, СНИЛ 106-07-122-06, в отношении земельного участка с кадастровым номером 16:05:2105:0505776, расположенного по адресу: Республика Татарстан, г.Казань, Советский район, ул. Ягодная, д. 3, выполняются кадастровые работы по уточнению местоположения границ и площадей земельного участка.

Казаков, ул. Мавлютова 31А, офис 2-5, т. 8-952-63-63-63

Собрание зарегистрированных лиц по поводу согласования местоположения границ состоится 13 октября 2023 г. в 10 часов 00 минут по адресу: Республика Татарстан, г.Казань, ул. Мавлютова 31А, офис 2-5, т. 8-952-63-63-63

Сведения о земельном участке с кадастровыми номерами:

- 16:05:2105:050