



ПРЕСС-РЕЛИЗ

26 октября 2011 года под председательством Министра транспорта РФ Игоря Левитина состоялось расширенное заседание коллегии на тему: «О совершенствовании организации перевозок пассажиров и грузов на автомобильном и городском пассажирском транспорте».

С основным докладом выступил Заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул. В своем выступлении он озвучил основные результаты работы автомобильной отрасли и обозначил приоритетные задачи по ее развитию. По мнению замминистра, в целом автомобильный и городской пассажирский транспорт работал стабильно и удовлетворил спрос на международные и внутренние перевозки пассажиров и грузов.

Сегодня автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в стране и более 55% объема перевозок грузов. В этом секторе действует свыше 550 тысяч хозяйствующих субъектов и трудится более 3 миллиона человек. Парк автотранспортных средств России насчитывает около 39 миллионов единиц. Это 900 тысяч автобусов (в том числе более 400 тыс. у физических лиц), 5,3 млн. грузовых (в том числе 2,9 млн. у физических лиц) и около 33 миллионов легковых автомобилей. В российских городах пассажиров перевозят более 20 тысяч троллейбусов и трамвайных вагонов. Семь метрополитенов эксплуатируют 6,3 тысячи вагонов метро. Традиционно пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает около 85% трудовых и бытовых поездок населения в городском и пригородном сообщении.

По словам Н. Асаула, за период январь-август 2011 года российский рынок легковых автомобилей вышел на второе место по объему продаж в Европе (1 583 тыс.) и по темпам роста является самым быстрорастущим в мире (49%). Продажи легких коммерческих автомобилей за январь-сентябрь 2011 года составили 124 570 шт., превысив аналогичный показатель предыдущего года на 30%, а грузовых



автомобилей 95 380 шт. - рост 70,7%, автобусов 13 840 шт. - рост 48%. При этом доля коммерческого автотранспорта, произведенного в России, составляет 80% для грузовых автомобилей и 93% для автобусов.

Основными недостатками парка грузовых автомобилей, как и пассажирского, Н. Асаул назвал высокий средний возраст и несовершенную структуру. «64% грузовых автомобилей имеют возраст более 10 лет, 60% - соответствуют экологическому классу Евро-0 и только 17% имеют возраст до 5 лет и лишь 12% экологический класс Евро-3 и выше, -- сообщил замминистра. -- В сегменте автобусов ситуация за текущий год несколько улучшилась - 46,5% автобусов имеют возраст более 10 лет и 50% соответствуют классу Евро-0. При этом количество автобусов до 5 лет составляет 25% от общего объема, а автобусов с экологическим классом Евро-3 - 15%».

По мнению Н. Асаула, этому способствовали закупка автотранспорта федеральными органами государственной власти, программы предоставления субсидий регионам, а также льготные лизинговые схемы, предлагаемые ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Поступившая из субъектов Российской Федерации информация по вопросу обновления парка подвижного состава организаций пассажирского транспорта показывает, что коммерческий лизинг пока является относительно дорогим инструментом. Вместе с тем, отметил замминистра, существенно увеличившееся в 2011 году количество договоров с ОАО «Государственная Транспортная Лизинговая Компания» на закупку подвижного состава транспорта общего пользования (автобусов, трамваев, троллейбусов) говорит о перспективности развития данной схемы закупок транспортных средств. По его мнению, в сложившихся условиях представляется целесообразным разработать концепцию подпрограммы «Развитие транспорта общего пользования (автобус, трамвай, троллейбус, метрополитен и иные виды внеуличного транспорта)» в составе федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848.

По итогам анализа заявок субъектов Российской Федерации специалистами



ОАО «ГТЛК» проработана необходимость финансирования мероприятий по обновлению парка наземного общественного транспорта:

с использованием механизма лизинга 10,2 млрд. рублей, в том числе:

- на обновление автобусного парка – 7,4 млрд. рублей;
- на обновление троллейбусного парка – 1,1 млрд. рублей;
- на обновление трамвайного парка – 1,7 млрд. рублей;

с использованием программ субсидирования (30% за счет средств федерального бюджета) - 15,5 млрд. рублей.

В качестве мер, направленных на стимулирование закупки и использования экологических транспортных средств, Н. Асаул назвал выделение из федерального бюджета субсидий для оплаты разницы между стоимостью стандартных и экологичных транспортных средств, закупаемых для городского пассажирского транспорта; выделение из федерального бюджета денежных средств для компенсации $\frac{3}{4}$ процентной ставки банковского кредита; разработку мер экономического характера, направленных на сокращение парка автотранспортных средств, имеющих возраст десять и более лет, с последующим выведением этих средств из эксплуатации; разработку предложений по внесению изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации, предусматривающих уменьшение ставки транспортного налога для автотранспортных средств с нулевыми выбросами; предоставление права льготной парковки и возможности проезда по зарезервированным дорожным полосам для экологически чистых транспортных средств.

Результатом реализации подпрограммы должно стать обеспечение высокого уровня безопасности и качества услуг пассажирского транспорта общего пользования на основе внедрения механизмов обновления парка транспортных средств, современных инновационных технических и технологических решений, новых систем скоростных массовых перевозок пассажиров, механизмов формирования современного рынка пассажирских перевозок, учитывающего интересы государства и населения, формирования условий для беспрепятственного доступа инвалидов и других маломобильных групп населения к объектам



транспортной инфраструктуры и услугам автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Одной из причин невозможности приобретения нового подвижного состава Н. Асаул назвал неудовлетворительное финансовое состояние транспортных предприятий. «На протяжении многих лет региональными органами государственной власти устанавливаются тарифы на пассажирские перевозки существенно ниже их фактической стоимости, заявил замминистра. -- При этом возникающая разница не компенсируется перевозчикам в полном объеме. Для решения указанной проблемы необходимо утверждение единой методики расчета тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования».

Н. Асаул сообщил, что по поручению Правительства Минтранс России готовит проект общей актуализированной методики расчета тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта). По его мнению, эта мера позволит обеспечить экономически устойчивую и стабильную деятельность субъектов транспортной деятельности; финансовую основу для обеспечения заданных показателей качества транспортного обслуживания и безопасности перевозок. Поэтому в ближайшем будущем при утверждении региональных и местных бюджетов потребуется более четкая проработка его расходной части, связанной с расходами на транспорт.

Замминистра назвал метрополитен важнейшим социальным объектом для городов - миллионников России. «В городах с развитой сетью линий метрополитена, этому виду транспорта пока нет альтернативы, -- говорит Н. Асаул. - - Семь действующих метрополитенов перевозят четверть всех пассажиров в городском сообщении России. Учитывая высокую капиталоемкость строительства внеуличного транспорта и растущую потребность в его развитии, средств субъектов на эти цели явно недостаточно».



Н. Асаул сообщил, что Минтранс разработан и проходит процедуру согласования проект федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта». Данный законопроект призван восполнить правовой пробел в регулировании отношений в сфере функционирования, развития и строительства метрополитенов и других видов внеуличного транспорта. Законопроект также закрепляет необходимость государственной поддержки строительства и программ развития данного вида транспорта.

В России уже сейчас действуют или проектируются современные системы пассажирского транспорта, предназначенные для массовых перевозок - скоростной трамвай, легкорельсовый транспорт (мини-метро). Уникальный объект представляет собой «метротрам» - скоростной трамвай в г. Волгограде, сочетающий в себе высокую скорость сообщения метрополитена (30 км/час), большую степень надежности и комфортабельности. При этом - относительно низкая стоимость строительства и эксплуатации. В Санкт-Петербурге подготовлено технико-экономическое обоснование проекта сооружения линий легкорельсового транспорта. В Москве альтернативой системе метрополитена может стать «малое железнодорожное кольцо».

Н. Асаул сообщил, что в 2011 году была продолжена работа по формированию современного законодательства в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта. В апреле 2011 года постановлением Правительства Российской Федерации утверждены Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, согласно которым установлен общий порядок организации перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом. В целях реализации требований Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ Минтранс России наделен полномочиями по принятию ряда нормативных актов, определяющих порядок и правила:

- выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы;
- выдачи свидетельств о допуске автотранспортных средств к перевозке опасных грузов;



- выдачи разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, определения условий перевозки опасных грузов;
- категорирования автомобильных тоннелей по видам ограничения движения в них автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов;
- применения классификационного кода опасных веществ и изделий при перевозке автомобильным транспортом и другие.