

Организация пассажирских перевозок в сельской местности

В. Кузьмина



Благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» масштабные работы по обновлению трасс и магистралей проходят не только в городах и на оживленных региональных трассах, но и в небольших населенных пунктах: деревнях, селениях, станицах. Как было отмечено на семинаре по вопросу разработки системы мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности, проведенном в конце прошлого года Департаментом государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России совместно с Союзом транспортников России, около 50% опорных населенных пунктов не охвачено опорной сетью автодорог. При этом около 50% населенных пунктов, в том числе расположенных на дорогах с твердым покрытием, не имеют регулярного пассажирского сообщения.

В данном материале расскажем, какая работа проводится по улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры в сельской местности, а также какие проблемные вопросы поднимались на семинаре по пассажирским перевозкам в сельских населенных пунктах, в котором приняли участие более 90 специалистов из 45 субъектов РФ, а также эксперты отраслевых научных организаций.

О проведении дорожных работ в сельской местности

Как сообщил Минтранс России 20 апреля 2022 г., в российских регионах по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» ремонтируют сельские дороги. В сообщении говорится, что благополучие сельских жителей напрямую зависит от состояния дорожно-транспортной

сети. Людям важно, чтобы дорога, по которой они добираются до поликлиник и других социальных учреждений районного центра или города, была безопасной. Чтобы они могли не волноваться за детей, которых школьный автобус возит на учебу в другой поселок. Кроме того, важно продолжать мероприятия по обеспечению связности сельских территорий дорогами с твердым, качествен-



Благополучие сельских жителей напрямую зависит от состояния дорожно-транспортной сети

ным покрытием. Это позволяет создавать условия для комфортного перемещения жителей и устойчивого развития местных фермерских и подсобных хозяйств.

За три года реализации нацпроекта в 84 субъектах страны к нормативу приведено более 48 тыс. км трасс и магистралей. Согласно итогам исследования, проведенного в декабре 2021 года Всероссийским центром изучения общественного мнения, 49% жителей регионов отмечают улучшения дорожно-транспортной инфраструктуры. Работа в этом направлении будет продолжена.

В Амурской области продолжится начавшийся в прошлом году ремонт региональных трасс, проходящих через населенные пункты. Общая протяженность объектов составит 13 км. Благодаря средствам национального проекта будут максимально охвачены все проблемные участки, требующие комплексных решений при ремонте. Цель – не просто отремонтировать дорожное полотно, но и выполнить целый ряд мероприятий по модернизации: установить освещение, новые остановки, знаки, обустроить пешеходные зоны, нанести разметку.

Например, этом году приведут к нормативу 2 км трассы, проходящей через село Покровка. Здесь проходят два школьных маршрута, осуществляются регулярные муниципальные и междугородные пассажирские перевозки, а в самой Покровке расположен фельдшерско-акушерский пункт (ФАП), работает выездная поликлиника.

В прошлом году получено много положительных отзывов от жителей поселков, где прошли ремонты по нацпроекту. Взаимодействие с населением – одна из важных составляющих этой работы, поэтому при формировании плана дорожной кампании акцент был сделан на социальных приоритетах.

Аналогичные задачи ставят перед собой дорожники Томской области. Здесь с начала реализации приоритет-

ного, а потом уже и национального проекта, к нормативу привели участки, ведущие более чем к 35 сельским поселениям.

При планировании дорожных работ внимание уделяется не только опорной сети, но и подъездам к населенным пунктам. Поэтому ежегодно четвертую часть из общего списка составляют участки, соединяющие основную дорожную сеть с поселками, селами, деревнями.

В 2022 году в регионе планируют отремонтировать трассы, ведущие к селам и деревням в Томском, Шегарском и Кожевниковском районах. В частности, запланированы работы на подъезде к селам Зоркальцево и Корнилово, а также к деревне Аркашево. В Шегарском районе обновят участок автодороги Река Обь – Мельниково, а также отремонтируют трассу Победа – Киреевск, проходящую по территории Шегарского и Кожевниковского районов.

В Кабардино-Балкарии дорожный сезон в самом разгаре: полномасштабные работы развернуты уже на 17 объектах. Более того, в Урванском муниципальном районе в стадии завершения трехкилометровый участок в селении Кахун. Здесь уже уложен верхний слой асфальтобетонного покрытия, подрядчикам осталось установить знаки, оборудовать искусственную дорожную неровность. В селениях Гермечник, Старый Черек, Светловодское, Октябрьское, Шордаково и Белокаменское уже уложено более 20 км асфальтобетонного покрытия. Полным ходом идут работы в селениях Анзорей, Жемтала, Псыншоко, Алтуд.

Для жителей селений эти ремонты очень важны. Здесь расположены школы, детские сады, больницы, дома культуры. Все мероприятия нацпроекта «Безопасные качественные дороги» идут с опережением графика, но при этом в приоритете остается качество выполняемых работ.

Благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2022 году в 84 субъектах страны к нормативу приведут более 15 тыс. км трасс и магистралей.

Комплексное развитие сельских территорий

Напомним, что Постановлением Правительства РФ от 31 мая 2019 года № 696 утверждена государственная программа «Комплексное развитие сельских территорий», срок реализации которой – 2020–2025 годы.

Основные цели госпрограммы – сохранение доли сельского населения в общей численности населения России на уровне не менее 25,3%, достижение соотношения среднемесячных располагаемых ресурсов сельского и городского домохозяйств до 80%, повышение доли общей площади благоустроенных жилых помещений в сельских населенных пунктах до 50%.

Госпрограмма состоит из проектной и процессной частей.

В проектную часть госпрограммы включены пять ведомственных проектов: «Развитие жилищного строительства на сельских территориях и повышение уровня благоустройства домовладений», «Содействие занятости сельского населения», «Развитие инженерной инфраструктуры на сельских территориях», «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях», «Благоустройство сельских территорий».

К процессной части госпрограммы отнесены три ведомственные целевые программы: «Обеспечение государственного мониторинга сельских территорий», «Аналитическая и информационная поддержка комплексного развития сельских территорий», «Современный облик сельских территорий».

Общий объем финансирования госпрограммы в 2020–2025 годах – около 2,3 трлн рублей, в том числе за счет федерального бюджета – 1 трлн рублей.

Проблемы и меры поддержки автомобильных перевозок в сельской местности

На семинаре по вопросу разработки системы мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности, организованном Минтрансом России совместно с Союзом транспортников России, было отмечено, что Правительство РФ уделяет пристальное внимание социальному развитию сельских территорий, реализуя государственную программу «Комплексное развитие сельских территорий», которая направлена на благоустройство сельских населенных пунктов, развитие инженерной и транспортной инфраструктуры таких территорий.

С докладом о проблеме сельских перевозок на семинаре выступил президент СТР Виталий Ефимов. Он проинформировал участников семинара, что по итогам прошедшего в ноябре 2020 года съезда Союза транспортников России было принято решение о детальной проработке совместно с Министерством транспорта РФ вопроса организации пассажирских перевозок в сельской местности. Важность решения этой проблемы для государства подтверждается тем фактом, что задача разработки системы мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности была включена в Общенациональный план действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике.

Президент СТР отметил, что в Российской Федерации насчитывается 153 тыс. населенных пунктов, 1117 городов, из которых более 900 городов расположены в сельских муниципалитетах.

Однако около 50% населенных пунктов, в том числе расположенных на дорогах с твердым покрытием, не имеют регулярного пассажирского сообщения.

Жители таких населенных пунктов вынуждены самостоятельно добираться до районных центров – нанимать

попутный автотранспорт или идти пешком за пенсиями, в медицинские учреждения, аптеки.

Основная проблема, препятствующая организации регулярных пассажирских маршрутов в сельских муниципалитетах, связана с тем, что такие перевозки нерентабельны из-за низкого пассажиропотока и ограниченной платежеспособности сельского населения.

В этом случае перевозки должны организовываться с оплатой транспортной работы – за километр пробега автобуса при соблюдении графика вне зависимости от числа перевезенных пассажиров по регулируемым тарифам.

Вместе с тем регионы весьма ограниченно применяют регулируемые тарифы, предусмотренные Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», поскольку такие перевозки требуют полного финансирования из региональных и муниципальных бюджетов. Без поддержки федерального бюджета регионам эту проблему решить практически невозможно.

По итогам анализа состояния транспортного обслуживания сельского населения СТР обратился в Правительство Российской Федерации.

Союз транспортников России считает, что в комплекс мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности, предусмотренный Общенациональным планом действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике, должны входить следующие мероприятия:

1) субсидирование перевозок по маршрутам по регулируемым тарифам с целью компенсации расходов бюджетов на оплату государственных контрактов, предусматривающих перечисление заказчику платы за проезд пассажира, на условиях софинансирования из федерального бюджета 50% x 50% на период не менее 5 лет;

2) предоставление субъектам Российской Федерации субсидий из федерального бюджета с целью дальнейшего возмещения затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга с российскими лизинговыми компаниями на приобретение пассажирского транспорта на условиях софинансирования (по аналогии с условиями господдержки в соответствии с федеральным проектом «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: 60% (федеральный бюджет), 40% (бюджет субъектов Российской Федерации));

3) предоставление льготных кредитов под 5% годовых для закупки подвижного состава для перевозок пассажиров в сельской местности при условии его использо-

вания для таких перевозок в течение не менее 5 лет (с учетом практики закупки сельскохозяйственной техники под 5% годовых);

4) выделение для открытия новых маршрутов регулярных перевозок по регулируемым тарифам в сельской местности государственных инвестиционных кредитов;

5) со стороны транспортных администраций субъектов Российской Федерации:

- разработка генеральных схем транспортного обслуживания сельского населения с применением регулируемых тарифов для каждого муниципалитета с заключением государственных контрактов, предусматривающих возможность перечисления заказчику платы за проезд пассажира, в целях понимания необходимых объемов финансирования;

- разработка на ближайшие 5 лет этапов организации транспортного обслуживания сельского населения, предусматривающая, в первую очередь, организацию маршрутов, связывающих сельские населенные пункты с медицинскими организациями (ФАПами);

- предоставление при организации указанных маршрутов регулярных перевозок перевозчикам финансовых гарантий на срок не менее 5 лет.

Виталий Ефимов обратил внимание, что в большинстве развитых стран перевозки пассажиров в сельской местности обеспечены финансовой поддержкой и имеются специальные законы, гарантирующие такую поддержку.

Также он предложил проработать вопрос организации автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности со сложными дорожными условиями с использованием специализированных пассажирских транспортных средств (транспортных средств категории M2G или M3G).

На семинаре также выступили первый заместитель министра строительства, транспорта и дорожного хозяйства Республики Мордовия Валерий Кандрин, министр транспорта Тверской области Сергей Верхоглядов, заместитель Министра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Иван Козаченко, заведующая научно-исследовательским отделом комплексного развития транспорта ОАО «НИИАТ» Татьяна Михеева, начальник отдела методического обеспечения транспортного планирования ФАУ «РОСДОРНИИ» Дмитрий Казьмин и другие участники мероприятия.

Организация перевозок пассажирских перевозок в сельской местности в субъектах Российской Федерации Республика Мордовия

Валерий Кандрин, первый заместитель Министра строительства, транспорта и дорожного хозяйства Республики Мордовия, в своем докладе проинформировал о внедрении в 2021–2023 годах качественно новой модели пассажирских перевозок, предусматривающей организацию части маршрутов регулярных перевозок (к медицинским учреждениям) по регулируемым тарифам с оплатой за транспортную работу за километр пробега с одновременной оптимизацией всей маршрутной сети.

Он сообщил, что за последние годы произошло существенное снижение пассажиропотока – по сравнению с 2018 годом количество перевезенных пассажиров в 2020 году снизилось на 30,7 млн. пассажиров (-51,5 %).

Возникла острая необходимость менять ситуацию. С целью транспортного обеспечения 353 населенных пунктов, с численностью жителей 97,4 тыс. человек (21,0 % от общего количества, изначально было обеспечено 423 населенных пункта с населением 399,8 тыс. человек), а также доставки населения в медицинские и социальные учреждения, в 2020 и 2021 годах было организовано транспортное обслуживание с применением двух видов регулярных перевозок – по нерегулируемым и регулируемым тарифам с заключением государственных и муниципальных контрактов.

По словам В. Кандрина, причины снижения количества пассажиров следующие:

- увеличение количества личного легкового транспорта (273 768 единиц зарегистрировано в Республике Мордовия по состоянию на начало 2021 г., +24,4% к 2018 г.);

- отсутствие стабильного пассажиропотока, для организации перевозок на всех маршрутах по нерегулируемым тарифам;



В Российской Федерации насчитывается 153 тыс. населенных пунктов, 1117 городов, из которых более 900 городов расположены в сельских муниципалитетах

– снижение доходов пассажирских предприятий на действующих маршрутах, в том числе из-за потерь на стоимости топлива, так за последние два года стоимость основного моторного топлива – пропан/бутан увеличилась на 53,8% (дизельное топливо +18%, бензин АИ-92 +15,9%, метан +35,6%), в свою очередь стоимость проезда на маршрутах республики по нерегулируемым тарифам в среднем увеличилась на 26%;

– в 2020 году на объемы перевезенных пассажиров повлияло распространение новой коронавирусной инфекции и введенных ограничений использования общественного транспорта – пассажиропоток на общественном транспорте через объекты транспортной инфраструктуры сократился на 52% (2020 г. к 2018 г.).

Снижается количество перевозчиков в республике (4 перевозчика прекратили обслуживание маршрутов). Всего (за исключением г.о. Саранск) перевозки осуществляются 27 перевозчиками:

- 1 муниципальное предприятие;
- 2 акционерных общества (100% гос. собственности);
- 1 общество с ограниченной ответственностью (100% гос. собственности);
- 10 обществ с ограниченной ответственностью;
- 13 индивидуальных предпринимателей.

Количество маршрутов (рисунок 1) не сильно изменилось, но качественно они поменялись, пустые исключили из реестра, другие, наоборот, установили (всего 288 маршрутов, из них по 106 межмуниципальным маршрутам и 182 муниципальным маршрутам регулярных перевозок).

Из общего количества муниципальных маршрутов перевозки в 2021 году по 87 маршрутам осуществляются по регулируемому тарифу, по 94 маршрутам по нерегулируемому тарифу. По результатам перевозок в 2020 году была оптимизирована часть маршрутов, в том числе по некоторым маршрутам организованы перевозки по нерегулируемым тарифам (рисунок 2).

С целью установления маршрутов и финансового обеспечения организации перевозок по регулируемому тарифу, с Министерством здравоохранения Республики Мордовия и администрациями муниципальных районов Республики Мордовия были согласованы перечни маршру-

Рисунок 1.

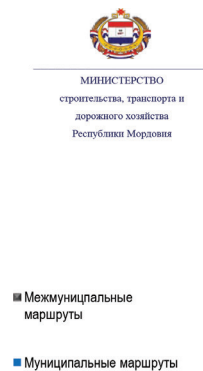
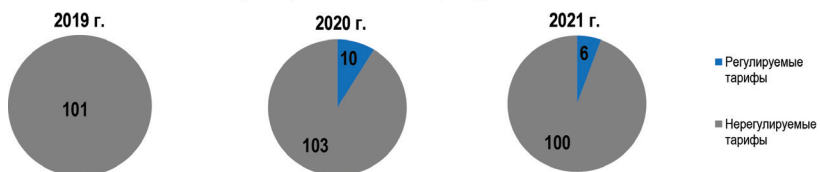


Рисунок 2.

Транспортное обслуживание по маршрутам Муниципальные маршруты



Межмуниципальные маршруты



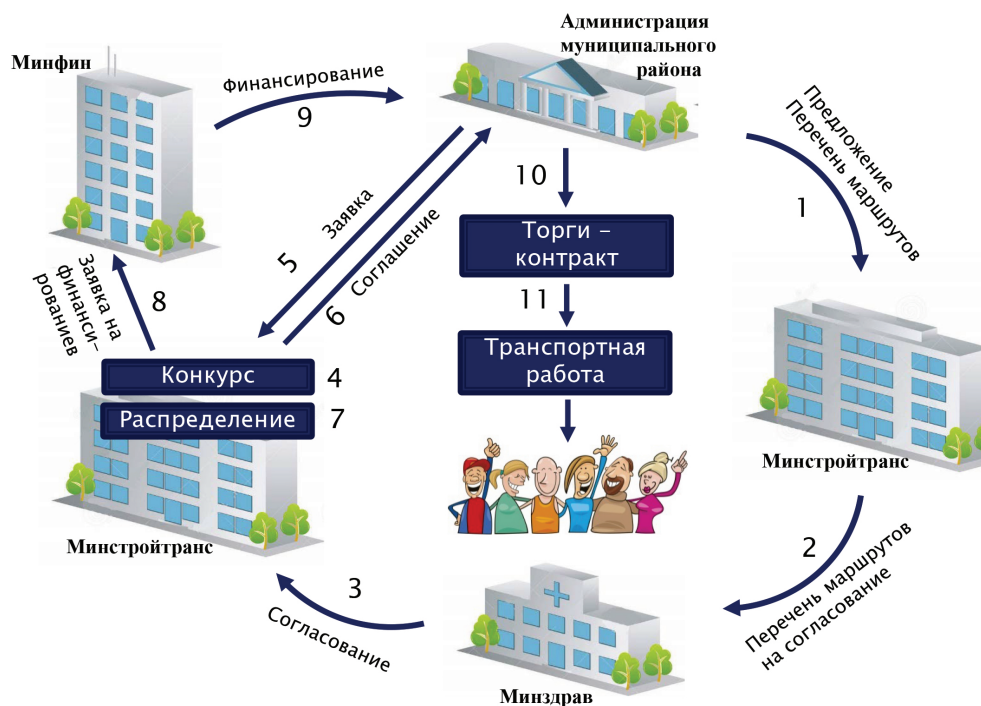
тов, перевозки по которым планировалось организовать по регулируемому тарифу, а также расписания движения автобусов (посредством официальной переписки).

Согласование с администрациями муниципальных районов Республики Мордовия также осуществлялось посредством официальных писем, дополнительно с приложением графического материала (схемы маршрутов) и расписания движения автобусов, которые были подписаны Главой муниципального района.

Дополнительно в связи с крайне низким пассажиропотоком по 6 социально значимым межмуниципальным маршрутам были заключены государственные контракты на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам:

- 1) «Б. Игнатово (Автостанция) – Кемля (Автостанция)»;
- 2) «Б.Березники (Автостанция) – Ст.Найманы – Чамзинка (Автостанция)»;
- 3) «Саранск (Автовокзал) – Б. Березники (Автостанция)»;

Рисунок 3. 11 шагов к довольным пассажирам



- 4) «Саранск (Автовокзал) – Павловка – Скрыбино»;
- 5) «Саранск (Автовокзал) – Саловка – Смольково»;
- 6) «Саранск (Автовокзал) – Ведянцы».

В 2020 году в рамках организации перевозок по муниципальным маршрутам по регулируемому тарифу общая сумма затрат республиканского и местных бюджетов составила 25 598 482 рубля, по межмуниципальным маршрутам по регулируемому тарифу затраты республиканского бюджета составили 7 501 807 рублей. В 2021 году планируемый объем затрат бюджетов по муниципальным маршрутам – 38 715 284,8 рублей, по межмуниципальным маршрутам – 6 362 373 рубля.

По итогам реализации модели регулярным транспортным обслуживанием обеспечено 776 населенных пунктов, дополнительно 97 439 человек получили возможность пользоваться общественным транспортом, по всем пригородным маршрутам обеспечен бесплатный проезд для отдельных категорий населения.

В рамках организации перевозок по регулируемому тарифу были проведены следующие мероприятия и документы:

1. Собраны и согласованы предложения администраций муниципальных районов и Минздрава Республики Мордовия о муниципальных и межмуниципальных маршрутах, необходимых к обслуживанию по регулируемому тарифу.

2. Разработан и утвержден Правительством План мероприятий по повышению качества и доступности транспортных услуг, эффективности бюджетных расходов на их предоставление на территории Республики

Мордовия на 2020–2024 годы (утв. распоряжением Правительства Республики Мордовия от 22.05.2020 г. № 319-Р).

3. Установлено расходное обязательство в республиканском бюджете Республики Мордовия на финансирование заключения государственных контрактов и предоставления субсидий муниципальным районам на заключение муниципальных контрактов (утв. постановлением Правительства Республики Мордовия от 02.06.2020 г. № 323) посредством включения мероприятия в Республиканскую целевую программу развития Республики Мордовия на 2013–2023 годы.

4. Утвержден Порядок предоставления и распределения субсидий бюджетам муниципальных образований Республики Мордовия на софинансирование мероприятий по организации транспортного обслуживания населения по муниципальным

маршрутам на территории Республики Мордовия (утв. постановлением Правительства Республики Мордовия от 11.06.2020 г. № 342).

Субсидия предоставляется на конкурсной основе при выполнении следующих условий:

- установление либо изменение вида регулярных перевозок муниципальных маршрутов по регулируемому тарифу, отправление которых осуществляется от автовокзалов и автостанций (при наличии);
- наличие правовых актов Муниципального образования, утверждающих перечень мероприятий, в целях софинансирования которых предоставляются субсидии (*в том числе документ планирования*);
- наличие финансирования из местного бюджета;
- заключение соглашения о предоставлении из республиканского бюджета субсидии бюджету Муниципального образования, предусматривающего обязательства муниципального образования по исполнению расходных обязательств.

Критерии отбора включают:

- наличие нормативного правового акта Муниципального образования об установлении либо изменении вида регулярных перевозок муниципальных маршрутов по регулируемому тарифу (*документ планирования*);
- наличие нормативного правового акта Муниципального образования, устанавливающего расходное обязательство Муниципального образования по реализации мероприятий по организации регулярных пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам по регулируемому тарифу.

Заявление о предоставлении субсидии

Заявление направляется в адрес главного распорядителя в сроки, указанные в извещении о проведении конкурсного отбора, с приложением следующих документов:

- копия документа планирования регулярных перевозок с наличием планируемых маршрутов, согласованных ранее с Главным распорядителем;
- планируемое расписание движения автобусов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, подлежащих установлению или изменению вида регулярных перевозок;
- расчет начальной (максимальной) цены контракта;
- выписка из бюджета Муниципального образования о предусмотрении средств местного бюджета.

В случае соответствия заявки установленным требованиям с муниципальным образованием заключается соглашение.

Предоставление субсидии

В течение действия соглашения муниципальное образование ежемесячно до пятнадцатого числа месяца, следующего за отчетным, направляет сопроводительным письмом в адрес Главного распорядителя заверенные копии актов выполненных работ по муниципальным контрактам с целью их оплаты.

Размер предоставляемой субсидии пропорционально равен потребности в финансовом обеспечении расходных обязательств Муниципальных образований, возникающих при реализации мероприятий, но не выше уровня софинансирования установленного на очередной финансовый год постановлением Правительства Республики Мордовия *(может быть различным в зависимости от муниципального района, в среднем 94%)*.

5. Внесены изменения в документ планирования регулярных перевозок на 2017–2026 годы (утв. постановлением Правительства Республики Мордовия от 22.06.2021 г. № 371), а также в документы планирования муниципальных районов.

6. Установлены и внесены в реестры межмуниципальных и муниципальных маршрутов маршруты по регулируемому тарифу.

7. Разработана конкурсная документация и произведен расчет НМЦК контрактов (НМЦК рассчитано в соответствии с Порядком определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным приказом Минтранса России от 30.05.2019 г. № 158).

8. Минстроем Республики Мордовия проведен конкурсный отбор заявок муниципальных образований с целью предоставления субсидии на софинансирование мероприятий по организации транспортного обслужи-

вания населения по муниципальным маршрутам на территории Республики Мордовия.

9. Обеспечили распределение субсидий бюджетам муниципальным образованиям Республики Мордовия на софинансирование мероприятий по организации транспортного обслуживания населения по муниципальным маршрутам на территории Республики Мордовия (на 2020 год – постановление Правительства Республики Мордовия от 20.07.2020 г. № 414, в 2021 году – постановление Правительства Республики Мордовия от 14.05.2021 г. № 215).

10. Минстроем и Администрациями проведены конкурсные процедуры по заключению государственных и муниципальных контрактов на выполнение работ по осуществлению регулярных пассажирских перевозок по регулируемому тарифу.

Общий минимальный срок электронного аукциона с момента внесения в план закупок до заключения контракта 23 дня – когда подана 1 допущенная заявка.

Общий минимальный срок электронного аукциона с момента внесения в план закупок до заключения контракта 28 дней – когда подано несколько допущенных заявок.

Всего в 2020 году процедуры по организации транспортного обслуживания по регулируемым тарифам были проведены в течение полугода (в 2021 году за 4 месяца).

В заключение своего выступления Валерий Кандрин обратил внимание, что при проведении конкурсных процедур необходимо также учитывать объем (сумму) контрактов, которые должны быть заключены с субъектами малого и среднего предпринимательства (15% от общего объема всех заключенных контрактов).

Тверская область

Сергей Верхоглядов, министр транспорта Тверской области, в своем выступлении сказал, что транспортная связь сельских поселений с районными центрами муниципальных образований организована регулярными межмуниципальными и муниципальными маршрутами регулярных перевозок по регулируемому и нерегулируемому тарифам, в том числе с предоставлением отдельным категориям граждан льготного проезда по единому социальному проездному билету и социальной карте жителя на территории Тверской области.

Значительное расширение перечня маршрутов с возможностью льготного проезда в 2020–2021 гг. произошло в связи с переходом на новую модель пассажирских перевозок.

Для реализации новой модели транспортного обслуживания проведен детальный анализ действующей маршрутной сети и миграции пассажиропотока, по результатам которого было принято решение о сохранении опорной маршрутной сети, а также корректировки отдельных маршрутов с учетом расширения зоны жилой застройки города Твери.

**Направления модернизации
транспорта общего пользования****НОВЫЙ УРОВЕНЬ
ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ****КОМПЛЕКСНАЯ МОДЕЛЬ**

- Эффективная система транспортного обслуживания
- Единый билет и регулируемый тариф
- 100% маршрутов доступно для льготных категорий населения

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА**ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ**

- Цифровой двойник транспортной системы
- Мониторинг работы транспорта в онлайн-режиме
- Автоматический контроль выручки и учет безбилетного проезда

**Параметры I этапа новой модели пассажирских перевозок
на территории Тверской агломерации**

- 85** Количество маршрутов
- 471** Новых автобусов
- 100%** Доля автобусов с льготами
- 100%** Доля маршрутов по регулируемым тарифам

**ЗАПУЩЕНА С 3 ФЕВРАЛЯ 2020 ГОДА**

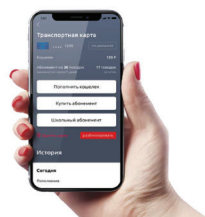
- 5-10 мин.** Интервалы движения в центре города
- 70-100 мест** Вместимость автобусов
- 0,65** Средний коэффициент наполняемости автобуса
- 1200** Новых рабочих мест и «белая» зарплата

Результаты I этапа новой модели пассажирских перевозок**ДО РЕФОРМЫ**

- 90%** «серых» перевозок
- Износ автобусного парка **80%**
- Отсутствие** безналичной оплаты проезда
- Несоблюдение** расписания
- Трудовые мигранты и «серая» зарплата

**ПОСЛЕ РЕФОРМЫ**

- Рост налогов и сборов **в 7 раз**
- Обновление парка **на 100%**
- 80%** безналичной оплаты
- Стабильное соблюдение расписания **на 98%**
- 1200** новых рабочих мест и «белая» зарплата



На всех муниципальных и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок города Твери и Калининского района Тверской области был изменен вид перевозок путем перевода на регулируемый тариф с обязательным предоставлением льготного проезда. В итоге было сформировано 85 маршрутов, из которых 30 – муниципальные, 55 – межмуниципальные.

Первый этап модели запущен 3 февраля 2020 года.

Созданы порядка 1500 новых рабочих мест. Полностью обновлен автобусный парк. Маршруты регулярных перевозок обслуживают только автобусы 2019–2020 года выпуска. Транспортное обслуживание осуществляется новыми комфортабельными автобусами экологического стандарта Евро-5, брендированными в едином стиле, оснащенными оборудованием для перевозки маломобильных граждан, системой климат-контроля, приборами навигации, видеонаблюдением, электронными информационными табло, системой безналичной оплаты проезда.

Использование автобусов большей вместимости позволило увеличить общую провозную способность на всех маршрутах города Твери почти на 2 тысяч человек в час.

Одним из главных достижений внедрения модели стало снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием общественного транспорта. По данным УГИБДД УМВД России по Тверской области, за первое полугодие 2021 года количество таких ДТП снизилось на 67%.

Второй этап новой модели реализован с 3 июля 2021 года в Ржевской, Старицкой, Зубцовской, Кимрской агломерациях, что позволило кардинально изменить и улучшить транспортное обслуживание на данных территориях. Всего 110 маршрутов и 114 автобусов.

Таким образом, в рамках новой модели ежедневно по 195 маршрутам регулярных перевозок на линию выходит 585 единиц современных автобусов преимущественно большого и среднего класса.

С учетом полученного опыта в планах на 2022 год масштабирование новой модели пассажирских перевозок на территориях еще 4-х агломераций Тверской области, а конечная цель – реформа общественного транспорта на территории всей Тверской области.

При планировании маршрутной сети особое внимание уделяется транспортному обслуживанию сельских населенных пунктов.

На территориях, где внедрена новая модель, для обеспечения большего количества сельских населенных пунктов транспортным обслуживанием изменены действующие маршруты и организованы новые маршруты регулярных перевозок.

Кроме того, в муниципальных образованиях, где еще не реализована новая модель транспортного обслуживания, для обеспечения транспортной доступности населения из сельских населенных пунктов до социально-значимых объектов, объектов культуры и рабочих мест из областного бюджета Тверской области осуществляется поддержка муниципальных образований по софинансированию расходов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Объем средств на указанные цели из областного бюджета составил: 2019 год – 47,1 млн руб. 30 муниципальными образованиями; 2020 год – 221,1 млн руб. 32 муниципальными образованиями; в 2021 году 236,7 млн руб. 32 муниципальными образованиями.

С 2020 года произведено увеличение объема софинансирования из областного бюджета с 50% до 80 % от общего объема расходных обязательств муниципальными образованиями на вышеуказанные цели.

Общий объем финансирования в 2021 году, включая средства бюджетов муниципальных образований, составляет 295,9 млн руб.

Для муниципальных образований субсидия из областного бюджета по сравнению с предыдущими годами увеличена более чем в 4 раза. Данная мера позволяет сохранить финансовую устойчивость предприятий, обслуживающих муниципальные маршруты регулярных перевозок.

Эффекты I этапа новой модели пассажирских перевозок



88% жителей Твери удовлетворены результатами реформы



Более 100 млн пассажиров (17 млн пассажиров – это льготная категория граждан)



Среднее время в пути сокращено на 10%



Делегации более чем из 35 субъектов Российской Федерации посетили Тверскую область по обмену опытом реализации проекта



Транспорт
Верхневолжья



Каждый 3-й житель ежедневно пользуется общественным транспортом



На 67 % меньше ДТП с участием городских автобусов



Топ-10 в рейтинге simetra*, 3 место в рейтинге взб.рф** по итогам 2020 года

* рейтинг городов РФ по качеству общественного транспорта
** рейтинг городов-лидеров повести развития общественного транспорта

Параметры II этапа новой модели пассажирских перевозок на территориях Ржевской, Старицкой, Zubцовской и Кимрской агломераций

110

Количество маршрутов

114

Новых автобусов

100%

Доля автобусов с льготами

100%

Доля маршрутов по регулируемым тарифам



7-12 мин.

Интервалы движения в центре города

50-70 мест

Вместимость автобусов

0,65

Средний коэффициент наполняемости автобуса

330

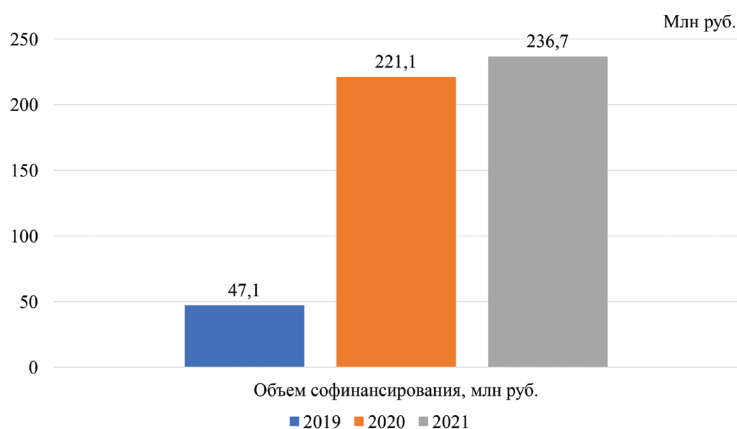
Новых рабочих мест и «белая» зарплата

ЗАПУЩЕНА С 3 ИЮЛЯ 2021 ГОДА

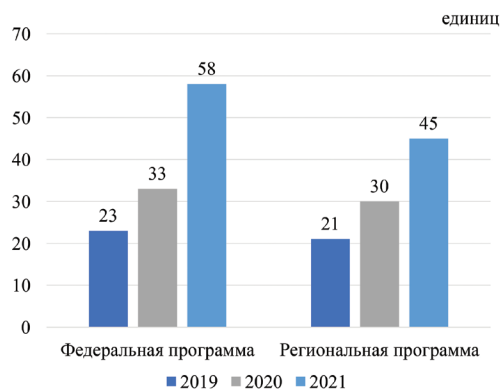
Кроме этого, для осуществления подвоза учащихся образовательных учреждений сельских территорий, используются школьные автобусы.

Эти перевозки выполняются непосредственно образовательными организациями (школами) либо специализированными автотранспортными предприятиями.

Для обновления школьных автобусов Тверская область принимает участие в федеральных программах по закупке школьных автобусов российского производства (за счет федеральных средств приобретено: 2019 год – 23 автобуса; 2020 год – 33 автобуса; 2021 год – 58 автобусов), а также в областном бюджете Тверской области предусмотрены финансовые средства на приобретение школьных автобусов (за счет региональных средств приобретено: 2019 год – 21 автобус, 2020 год – 30 автобусов, 2021 год – 45 автобусов).

Софинансирование полномочий муниципальных образованийТранспорт
Верхневолжья

В 2019 году объем софинансирования полномочий муниципалитетов находился в пропорции 50/50
С 2020 года пропорция объема софинансирования полномочий муниципалитетов изменена на 80/20

Поставка школьных автобусов для подвоза учащихся образовательных учреждений Тверской областиТранспорт
Верхневолжья

Всего за период 2019-2021 поставлено 210 автобусов

Таким образом, в период 2019-2021 годы приобретено 210 новых школьных автобусов.

Сергей Верхоглядов отметил, что в настоящее время реализовать новую модель транспортного обслуживания на всей Тверской области пока не представляется возможным в связи с ограниченностью финансовых средств.

В связи с этим в муниципальных образованиях, на территории которых не реализована новая модель транспортного обслуживания, для обеспечения транспортной доступности сельского населения из областного бюджета Тверской области осуществляется софинансирование расходов муниципальных образований, связанных с функционированием муниципальных маршрутов регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Саратовская область

Иван Козаченко, заместитель Министра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области, проинформировал, что в настоящее время транспортное обслуживание населения на территории Саратовской области предусмотрено по 798 маршрутам регулярных перевозок, из которых 767 автобусных маршрутов регулярных перевозок, в том числе:

- 212 муниципальных маршрутов регулярных перевозок городского сообщения (в г. Саратове – 87 маршрутов);
- 253 муниципальных маршрута регулярных перевозок пригородного сообщения;
- 80 межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пригородного сообщения;
- 80 межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения;
- 141 межрегиональных маршрутов регулярных перевозок;
- 1 международный маршрут регулярных перевозок (временно не работает).

Общее количество транспортных средств на указанных маршрутах составляет: автобусов большой вместимости – 405 единиц, автобусов малой вместимости – 1321 единица. В настоящее время данные транспортные средства задействованы в осуществлении регулярных перевозок на территории области. Средний срок эксплуатации транспортных средств большого

класса составляет 15–17 лет.

Всего на территории области регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляют 100 перевозчиков различной формы собственности.

Саратовская область включает в себя 38 муниципальных районов и 4 муниципальных образования (городских округов), в составе которых имеется 1805 населенных пунктов, 910 населенных пунктов не имеют регулярного автобусного сообщения с районным или областным центром.

Так, в 12 муниципальных районах и одном городском округе (МО пос. Михайловский) полностью отсутствуют регулярные внутрирайонные перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам. В одном муниципальном районе (Саратовский) и двух городских округах (ЗАТО

Светлый, МО г. Шиханы) транспортная доступность обеспечивается межмуниципальными маршрутами. В 5 муниципальных районах движение осуществляется только по одному или двум маршрутам. В 19 муниципальных районах и одном городском округе (МО «Город Саратов») движение осуществляется более чем по двум маршрутам, однако регулярность движения в большинстве районов сокращена до одного – двух раз в неделю.

И. Козаченко выделил основные проблемы, сдерживающие развитие пассажирского транспорта общего пользования в сельской местности на территории Саратовской области, к которым можно отнести:

- отсутствие устойчивого пассажиропотока на маршрутах до сельских территорий;
- отсутствие на территории муниципальных районов транспортных предприятий-перевозчиков;
- маршруты, обслуживающие сельские населенные пункты являются социально-направленными и экономически убыточными;
- отсутствие в муниципальных бюджетах средств на организацию перевозок пассажиров в муниципальных районах по регулируемым тарифам;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры сельских территорий;
- устаревший подвижной состав, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров;
- отсутствие средств на приобретение нового подвижного состава;
- нехватка водительского состава у предприятий-перевозчиков;
- несовершенное законодательное регулирование рынка транспортных услуг.

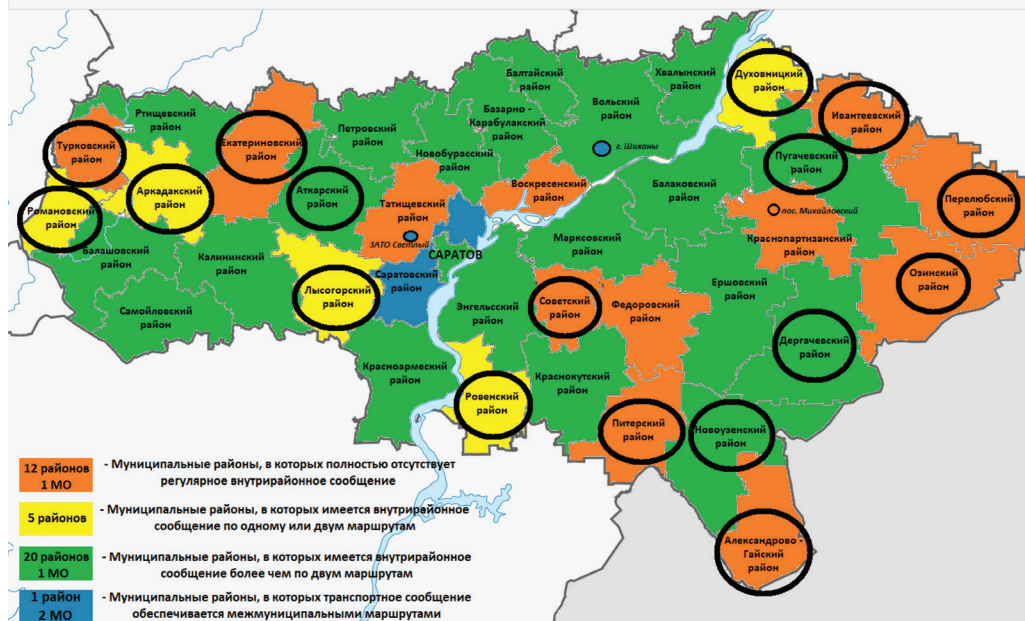
В рамках Общенационального плана действий, обеспечивающего восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике, одобренным на заседании Правительства Российской Федерации 23 сентября 2020 года в настоящее время проводятся мероприятия по Разработке системы мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности.



В целях обеспечения транспортной доступности жителей сельских населенных пунктов, учитывая предложения администраций муниципальных районов, в первую очередь необходимо обеспечить работу 116 автобусных маршрутов в 17 муниципальных районах Саратовской области (Александрово-Гайский; Аркадакский; Аткарский; Дергачевский; Духовницкий; Екатериновский; Ивантеевский, Лысогорский, Новоузенский, Озинский, Питерский, Пугачевский, Ровенский, Романовский, Советский, Татищевский, Турковский).

В соответствии с порядком определения начальной (максимальной) цены контракта, установленным Мин-

Муниципальные районы, в которых предлагается рассмотреть вопрос обеспечения транспортной доступности сельских населенных пунктов



трансом РФ прогнозная стоимость работы данных маршрутов в 2022 году (при условии установления на данных маршрутах регулируемых тарифов) составляет 18 521,02 тыс. руб.

Экономический и регуляторный аспекты

Дмитрий Казьмин, начальник отдела методического обеспечения транспортного планирования ФАУ «РОС-ДОРНИИ», в своем докладе подчеркнул, что для значительной доли сельских территорий России сейчас характерны:

- депопуляция, вызванная как естественной убылью, так и миграционным оттоком населения;
- сокращение («оптимизация») числа объектов социальной инфраструктуры (прежде всего, в сфере образования и здравоохранения);
- ограниченные возможности местных бюджетов по финансированию транспортного обслуживания населения и дорожной деятельности.

Как следствие, сельские поселения, не входящих в зону транспортного тяготения городских агломераций, и не расположенные на сети региональных или федеральных автомобильных дорог, сталкиваются с рядом общих проблем транспортной доступности. Среди них:

- сокращение протяженности и плотности сети муниципальных маршрутов регулярных автобусных перевозок, обеспечивающих сообщение сельских поселений с центрами муниципальных районов (многие субъекты РФ сообщают о незаинтересованности частных перевозчиков в обслуживании таких маршрутов по нерегулируемым тарифам);
- сокращение числа районных транспортных предприятий, осуществлявших перевозки по муниципальным маршрутам;
- старение автобусного парка и его неудовлетворительное техническое состояние;
- отсутствие круглогодичного доступа к сети автомобильных дорог с твердым покрытием (регионального и межмуниципального значения);
- неудовлетворительное техническое состояние автомобильных дорог местного значения.

Транспортная доступность сельских территорий в большинстве случаев не обеспечивается на уровне муниципального района (участке «сельское поселение – центр муниципального района»); менее распространена ситуация, когда сообщение центров муниципальных районов с региональной столицей не обеспечивается межмуниципальными маршрутами на сети региональных дорог.

Такая ситуация вызвана рядом объективных причин: для маршрутов, соединяющих центры муниципальных районов с сельскими поселениями, характерны небольшие пассажиропотоки и низкий (около 0,5) коэффициент использования пробега (из-за высокой доли в пробеге «податочных рейсов»), при суточных расходах на эксплуатацию подвижного состава, сопоставимых с расходами на внутригородских маршрутах. Как следствие, эти



Для маршрутов, соединяющих центры муниципальных районов с сельскими поселениями, характерны небольшие пассажиропотоки

маршруты непривлекательны для работы по нерегулируемым тарифам, и требуют значительных средств из местного бюджета при работе по регулируемым.

При этом действующие нормативные, методические документы и документы стратегического планирования федерального уровня не уделяют достаточного внимания транспортной доступности сельских территорий.

В действующем «Социальном стандарте транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» определяется минимальная частота обслуживания остановочных пунктов: в муниципальных образованиях с численностью населения менее 250 человек, для каждого остановочного пункта обеспечивается не реже двух дней в неделю не менее одного рейса в сутки по отправлению и не менее одного рейса в сутки по прибытию (следует отметить что требование относится именно к *остановочным пунктам*, а не к *поселениям*; если остановочный пункт в поселении не установлен реестром маршрутов, это требование на него не распространяется).

Следует отметить, что в рамках НП «БКД» не предусмотрены целевые показатели и мероприятия по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог местного значения или по обновлению подвижного состава ПТОП на местных маршрутах регулярных перевозок вне границ городских агломераций. Документы транспортного планирования субъектов РФ (КСОТ), разрабатываемые в ходе реализации национального проекта, также не предусматривают обследования параметров работы местных маршрутов ПТОП и сети дорог местного значения вне границ агломераций.

Федеральная поддержка по сохранению и развитию местного транспорта на сельских территориях предусмотрена в рамках государственной программы «Комплексное развитие сельских территорий» до 2026 года. Строительство и приведение местных дорог в нормативное состояние предусмотрено ведомственным проектом «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях», а обновление подвижного состава – ведомственным проектом «Современный облик сельских территорий».

Для обеспечения транспортной доступности сельских территорий могут быть предложены следующие решения:

- создание механизмов субсидирования регулярных перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам (между центрами муниципальных районов и другими поселениями в их составе) из региональных бюджетов;
- расширение практики социальных перевозок в сельской местности (в школы, учреждения медицины и социального обеспечения) ведомственным транспортом. Такое решение предусматривает закупку подвижного состава профильными министерствами (здравоохранения, социального развития, образования и т.п.), и организацию ими перевозок;



Остановочный пункт в сельской местности

– в отношении сельских населенных пунктов с малой численностью населения – переход от транспортного обслуживания маршрутами регулярных перевозок, к перевозкам по требованию, в варианте фидерного обслуживания и/или обслуживания с отклонениями от маршрутной сети (следует отметить, что такие перевозки также требуют субсидий, хотя, возможно, и меньших по сравнению с регулярными; кроме того, для их организации необходима телекоммуникационная инфраструктура);

– предоставление федеральной поддержки в целях обеспечения транспортной доступности сельских территорий, не входящих в состав агломераций (в т.ч. в рамках проектной деятельности);

С целью реализации этих предложений, необходимы следующие шаги:

– разработка системы критериев предоставления государственной поддержки (региональной и/или федеральной) пассажирских перевозок в сельской местности и методики расчета объемов такой поддержки. В качестве критериев следует рассмотреть, в том числе: численность населения; технико-эксплуатационные характеристики и состояние автомобильных дорог, соединяющих поселение с центром муниципального района; мощность пассажиропотока (результаты обследований транспортной подвижности); параметры существующих маршрутов регулярных перевозок (при наличии);

– разработка региональных стандартов качества транспортного обслуживания, включающих требования к обеспечению транспортной доступности сельских территорий (наличие таких стандартов даст необходимые основания для предоставления государственной поддержки из региональных бюджетов);

– разработка и утверждение нормативно-правового акта (приказ, распоряжение Минтранса России), устанавливающего обязанность региональных органов власти обеспечивать финансирование расходов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения сельских территорий;

– внесение изменений в Устав автомобильного транспорта (ст. 27), с целью упрощения процедуры заключения договора фрахтования при перевозках по требованию;

– разработка стандартов качества транспортного обслуживания применительно к перевозкам по требова-

нию и методики расчета НМЦК при закупке муниципалитетом соответствующих услуг.

В заключение Дмитрий Казьмин подчеркнул, что ухудшение транспортной доступности сельских территорий формирует часть порочного круга деградации села, т.к. стимулирует отток сельского населения в города, и ведет к дальнейшему снижению пассажиропотока на сельских маршрутах, провоцируя уход перевозчиков с этих маршрутов или даже их банкротство. В перспективе эта тенденция может свести к минимуму эффективность мер социальной и экономической политики, направленной на развитие сельских территорий; задача мероприятий в сфере транспорта – разорвать этот порочный круг.

Зарубежный опыт

Татьяна Михеева, заведующая научно-исследовательским отделом комплексного развития транспорта ОАО «НИИАТ», проинформировала о том, что в развитых зарубежных странах (Германии, Венгрии, Великобритании, Австрии, США, Франции, Норвегии) основной мерой поддержки сельских перевозок является субсидирование, в том числе субсидирование мероприятий по установлению маршрутов в сельской местности.

Кроме того, в ряде стран (Германии, Венгрии, Финляндии) применяется субсидирование затрат на закупку подвижного состава.

Также применяется ряд альтернативных решений, внедряются новые концепции в сфере развития сельских перевозок, в том числе перевозки по запросу, совмещение перевозок с другими видами услуг (социальный транспорт) и т.п.

Рекомендации по итогам проведения семинара

По итогам обсуждения вопросов, связанных с разработкой системы мер поддержки автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности, а также обеспечением согласованных подходов и приоритетных направлений в решении данной проблемы, в рамках семинара выработаны следующие Рекомендации органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации:

а) проработать вопрос оптимизации существующей сети маршрутов регулярных перевозок с целью обеспечения транспортной доступности сельских населенных пунктов, в том числе на основе анализа:

- организации маршрутной сети (выявление длинных маршрутов, низкого коэффициента использования вместимости транспортного средства);

- организации дорожного движения (выявление случаев ненормативного состояния дорог местного значения, отсутствия систем управления движением);

- наличия остановочных пунктов, соответствующих установленным требованиям;

- соответствия установленного тарифа на проезд и себестоимости пассажирских перевозок;

- развитости систем оплаты проезда (уровень использования безналичной системы оплаты);

- изношенности подвижного состава и т.п.

б) рассмотреть возможность организации автомобильных пассажирских перевозок в сельской местности в режиме «перевозки по запросу» с учетом опыта г. Москвы, проанализировав организационные, технические и технологические возможности, в том числе наличие информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», услуг телефонной связи в сельских населенных пунктах, где отсутствуют регулярные перевозки пассажиров, на предмет выявления ограничений для организации перевозок в таком режиме;

в) подготовить план («дорожную карту») оптимизации существующей сети маршрутов регулярных перевозок (далее – План), в том числе с учетом реализации мероприятий, предусматривающих:

- разработку генеральных схем транспортного обслуживания сельского населения с применением регулируемых тарифов для каждого муниципалитета с заключением государственных контрактов, предусматривающих возможность перечисления заказчику платы за проезд пассажира, в целях понимания необходимых объемов финансирования;

- разработку на ближайшие 5 лет этапов организации транспортного обслуживания сельского населения, предусматривающей, в первую очередь, организацию маршрутов, связывающих сельские населенные пункты с медицинскими организациями (ФАПами);

- предоставление при организации указанных маршрутов регулярных перевозок перевозчикам финансовых гарантий на срок не менее 5 лет;

г) направить в Минтранс России План, а также результаты анализа (прогноза) финансовой обеспеченности его исполнения;

д) проанализировать финансовую обеспеченность исполнения мероприятий Плана в части средств бюджета соответствующего субъекта Российской Федерации.

При подведении итогов семинара были определены две ближайшие задачи совместной работы министерства и экспертного сообщества в вопросе подготовки предложений в Правительство РФ по обеспечению транспортной доступности сельских территорий.

Во-первых, необходимо подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты по использованию для пассажирских перевозок в сельской местности специализированных (повышенной проходимости) транспортных средств, по стандартам обслуживания пассажирских автомобильных перевозок в сельской местности.

Во-вторых, необходимо подготовить обоснование финансово-экономической модели транспортного обслуживания сельских территорий.

Фото – Редакции журнала «АТ» и пресс-центра Минтранса России