

О ПРОБЛЕМАХ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ

Пассажи́рские перево́зки играют важную роль в социальной и экономической жизни общества, обеспечивают основные потребности населения. Транспортное обслуживание населения, в том числе в сфере пассажирских перевозок, не является прерогативой только органов власти, а может осуществляться транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями.

Полномочиями по организации транспортного обслуживания и созданию условий для предоставления транспортных услуг населению наделены органы власти субъектов РФ (пп. 12 п. 2 ст. 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 N 184-ФЗ) и органы местного самоуправления (пп. 7 п. 1 ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 N 131-ФЗ). Поскольку законодательство регионального и местного уровня не содержит конкретного перечня способов регулирования транспортного обслуживания, органы власти субъектов РФ и местного самоуправления вправе самостоятельно определять это своими актами (Постановление ФАС ПО от 17.03.2009 N А57-18265/2008).

Тринадцать лет назад был принят Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Он закрепил векторы развития перевозок пассажиров и багажа, разделил виды перевозок на регулярные, заказные и перевозки легковым такси, установил особенности их регулирования и функционирования.

На основании этого закона были приняты Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112). Ими определено, как должна быть организована работа перевозчика, в том числе требования к ним, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия таких перевозок и предоставления транспортных средств для них.

Закон 2007 г. и правила 2009 г. установили, что должны делать перевозчики, а Федеральный закон от 13.07.2015 № 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» – как должна быть организована их деятельность.

В частности, право на регулярные перевозки по результатам конкурса предоставляет в зависимости от уровня маршрута уполномоченный орган субъекта РФ или уполномоченный федеральный орган. Сегодня такой подход актуален только для регулярных перевозок.

Сфера автобусных регулярных перевозок нуждается в совершенствовании по вопросам конкуренции. Важная часть этой деятельности – требования безопасности перевозок, необходимости осуществлять рейсы ежедневно и по конкретному расписанию, маршруту, производить перевозки с автовокзала, с которым у хозяйствующего субъекта должен быть заключён возмездный договор. Если эти требования не выполняются, разрешение на регулярные перевозки аннулируется.

Действующие правила регулярных перевозок не учитывают современные тенденции и потребности людей. Наоборот, они приводят к формированию условий, при которых на межмуниципальных маршрутах можно ввести иные перевозки, не предполагающие обременения в виде обязательств регулярных перевозчиков. Конкурентное преимущество каждого перевозчика должно определяться не уполномоченным органом при проведении конкурса, а пассажирами, которые стимулировали бы таких хозяйствующих субъектов и автовокзалы улучшать свои услуги и, соответственно, включать рыночные естественные механизмы борьбы с «нелегалами».

Основная проблема межмуниципальных маршрутов – это снижение или уменьшение количества маршрутов, вторая проблема- это снижение количества рейсов, особенно это в районах между сёлами, районным центром и так далее..

Согласно Реестру межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок по состоянию на 19.04.2022г. не действуют **55** маршрутов, а это пассажиры которые нуждаются в данных перевозках:

№ п/п	Порядковый №	Наименование маршрута	по регулируемым тарифам	по нерегулируемым тарифам	Виды и классы транспортных средств, максимальное количество транспортных средств каждого класса	Наименование юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя	Протяженность маршрута в одном направлении, км (в скобках дана протяженность в обратном направлении, если она отличается от протяженности в прямом
-------	--------------	-----------------------	-------------------------	---------------------------	---	--	--

							направлении; примечание "(круг.)" означает, что начальный остановочный пункт совпадает с конечным)
1	115 СУИ	Усть-Илимск (ост. Поликлиника) – Дачи «Надежда»		1	малый-1		22,5
2	130	Зима (авгостанция) - Норы		1	малый-1		13,6 (13,9)
3	132	Филипповск (ост. Конечная) - Зима (ост. Железнодорожный вокзал)	1		малый-1		38
4	133	Покровка - Зима (ост. Ц. Рынок) - Покровка	1		малый-1		51,4 (круг)
5	136	Зима (авгостанция) - Кимильтей (ост. Фазанка)		1	малый-1		32,2 (33,9)
6	137	Услон (ост. Конечная) - Зима (ост. Ц. Рынок) - Услон (ост. Конечная)	1		малый-1		21,4 (круг.)
7	139	Зима (авгостанция) - Басалаевка (ост. магазин "Росинка")		1	малый-1		49,4
8	141СИ	Иркутск (ост. Троллейбусное депо) - СНТ "Фотон"					22,6 (22,8)
9	142	Тулун (авгостанция) - Евдокимовский (ост. Нижняя)		1	малый-1		49,4
10	143	Зима (ост. Железнодорожный вокзал" - Самара - Зима (ост. Железнодорожный вокзал)	1		малый-2		42 (круг.)
11	145	Зима (ост. Железнодорожный вокзал) - Верхняя Зима	1		малый-2		42
12	147	Тулун (авгостанция) - Никитаево	1		малый-1		16
13	148	Тулун (авгостанция) - 1-е отделение Государственной селекционной станции (ост. Школа)		1	малый-1		10,8
14	149	Сибиряк (ост. Кирпичный магазин) - Тулун (авгостанция)		1			23,3(22,8)
15	170	Тулун (авгостанция) – Гадалей (ост.		1	малый-1		25,2

		магазин "Элегия")					
16	204	Ангарск (ост. Горгаз) - Тюменск - Большая Елань		1			
17	231	Черемхово (ост. площадь Ленина) - Малиновка (ост. Сибирский садовод)		1	малый-1		22,3
18	234	Черемхово (ост. Железнодорожный вокзал) - Парфеново (ост. Дом культуры) - Русская Аларь (ост. Церковь)		1			46
19	235	Черемхово (ост. ПАТП) - Зерновое (ост. Водокачка)		1			24
20	236	Черемхово (ост.ПАТП) - Алёхино (ост. Дом культуры)		1			17,5
21	316	Шелехов (Автостанция) - Иркутск (Аэропорт) - Шелехов (Автостанция)		1			53(круг)
22	376	Ангарск (ост. "219 квартал") - Иркутск (ост. "Железнодорожный вокзал") - Ангарск (ост. "219 квартал")	1				111,2(круг)
23	377	Ангарск (ост. "219 квартал") - Иркутск (ост. "Ц. Рынок") - Ангарск (ост. "219 квартал")	1				116(круг)
24	378	Ангарск (ост. "Диспетчерский пункт") - Иркутск (ост. "Областная больница") - Ангарск (ост. "Диспетчерский пункт")	1				146,3(круг)
25	379	Ангарск (ост. "ДК "Современник") - Иркутск (ост. "Ц. Рынок") - Ангарск (ост. "ДК "Современник")	1				106,2(круг)
26	380	Ангарск (ост. Диспетчерский пункт) - Иркутск (ост. Аэропорт) - Ангарск (ост. Диспетчерский пункт)			1	малый-6	135(круг)
27	390	Усолье-Сибирское (ост. Железнодорожный вокзал) - Ангарск (ост. Железнодорожный	1			малый-1	29(29,8)

		вокзал)					
28	406	Луговое (ж/к Луговое) – Иркутск (ост. Аэропорт) – мкр. Луговое (ж/к Луговое)	1			малый класс-1	48,9 (круг)
29	412	Иркутск (ост. ул. С. Перовской) - садоводство "Дорожный строитель" (ост. 15 км + 256)	1			малый-1	25,4 (25,6)
30	452	Иркутск (автовокзал) - Молодежный (Молодежный)		1			12,3 (12)
31	458	Максимовщина - Иркутск (автовокзал)		1			48,6
32	501	Иркутск (автовокзал) - Сахюрта (МРС)		1		особо малый, малый, средний, большой - 2 единицы любого класса одновременно	264,4
33	519	Покровка (ост. Магазин "Ника") - Иркутск (автовокзал)		1		особо малый - 2, малый - 3	141,7
34	525	Укыр (ост. Администрация) - Иркутск (автовокзал)	1			особо малый или малый (всего - 1)	153,5
35	527	Шелехов (Автостанция) - Листвянка (автокассy)	1			малый-1	88
36	530	Иркутск (автовокзал) - Большое Голоустное	1			малый, средний или большой (не более 2-х транспортных средств ежедневно в любом сочетании)	131
37	532	Малое Голоустное (ост. Водонапорная башня) - Иркутск (автовокзал)	1			средний-1	80
38	539	Загатуй (ост. Магазин "ИП Андриянов") - Иркутск (автовокзал)		1			119,9
39	541	Свирск (ж/д станция «Макарьев») – Иркутск (автовокзал)	1			малый-1	156
40	542	Усть-Ордынский (ост. Автостанция) - Оса (ост. Автотстанция)		1			227,6
41	562	Зима (автостанция)		1		малый-1	72,6

		- Зулумай (ост. ул. Центральная)					
42	565	Зима (автостанция) - Иркутск (автовокзал)	1			малый-1	286(288)
43	567	Зима (Автостанция) -уч. Верхнеокинский (ост. В. Ока)		1			86
44	187	Иркутск (Автовокзал) – Приморский (Приморский)		1		особо малый - 1 или большой - 1	86
45	580	Голуметь (ост. магазин "Олеся") - Черемхово (ост. железнодорожный вокзал)		1		малый-1	65,1
46	595	Тулун (автостанция) - Иркутск (автовокзал)		1		большой-2	427
47	597	Тулун (автостанция) - Зима (автостанция)	1			малый-1	161,7(136,7)
48	613	Братск (автостанция) - Усть-Кут (станция "Лена")	1				475
49	621	Белореченский (Белореченский) - Иркутск (Автовокзал)	1			малый-5	100,6(100,2)
50	628	Залари (Райно) - Иркутск (автовокзал)	1			малый-1	217,6
51	653	Тайтурка (Площадь) - Иркутск (Автовокзал)	1			малый-3	114,1
52	658	Усолье-Сибирское (Автостанция) - Иркутск (автовокзал)	1			малый-7	91,2
53	801	Братск (автостанция) - Усть-Кут (ост. Станция "Лена")	1			малый и (или) средний и (или) большой (всего - 2)	521
54	813	Прибрежный (ост. Администрация) - Братск (автостанция)	1			малый-1	158,5
55	817	Братск (Автостанция) - Тулун (Автостанция)	1			большой-2	230

Это говорит о плохой работе Министерства транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области. Да, можно сказать о дублирующих маршрутах, поэтому они и не закрыты, но тогда необходимо убрать эти маршруты из Реестра

Существует ряд проблем, решение которых должно способствовать развитию рынка оказания услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок:

1. Осуществление пассажирских перевозок только по регулируемым тарифам (перевозчик должен обосновать стоимость проезда и дальнейшее повышение стоимости проезда).

Министерство Транспорта и дорожного хозяйства может возразить и сказать, что в бюджете не хватит денег компенсировать перевозчикам их выпадающие доходы из за повышения ГСМ и затрат на запчасти и зарплату работникам, если они будут ездить по регулируемым тарифам, но суть в том, что перевозчик документально должен подтвердить свои затраты. На сайте Контур-фокус или честный бизнес можно увидеть, что у многих автоперевозчиков в штате числится по 2-3 человека, и не платят транспортный налог, потому что нет в наличии своего транспорта, тогда встаёт вопрос откуда у них убытки, о которых перевозчики постоянно говорят.

Есть в Реестре маршруты Социальные, тариф на них регулируется и субсидируется за счёт средств областного бюджета.

Предлагаю – если перевозчик не может документально обосновать повышение стоимости проезда, нужно проводить конкурс и отыгрывать дублирующие маршруты;

2. Не достаточность регулярного транспортного сообщения (провести конкурсы на межмуниципальные и пригородные маршруты). 220-ФЗ говорит, что все конкурсы на маршруты Министерство транспорта и дорожного хозяйства должно было провести до 15 июля 2022 года, а сегодня уже 04 октября 2022 года, а конкурсы не разыграны. Полностью не соблюдение Федерального законодательства;

3. Низкий уровень информированности населения о работе пассажирского автомобильного транспорта;

4. Оценка состояния конкурентной среды на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок.

5. Оборудовать остановочные пункты информацией о расписании движения транспортного средства и о перевозчике, осуществляющего пассажирские перевозки. Где расположен остановочный пункт, те органы власти и должны размещать расписание. Это обязанности муниципалитета, но этого никто не делает;

6. Обязать управление государственного автодорожного надзора (УГАДН) Иркутской области совместно с Управлением ФНС России по Иркутской области, провести проверку автоперевозчиков работающих на межмуниципальных маршрутах, на наличие в штате сотрудников работающих по трудовым договорам за которые отчитывается перевозчик, количество транспортных средств и реальное количество водителей находящихся на маршруте, согласно Реестра.

Депутат Законодательного Собрания

Иркутской области



Шевченко С.П