**Слайд 1**

**Уважаемый Рустам Нургалиевич,**

**Уважаемый Евгений Иванович, Евгений Сергеевич, Ленар Ринатович!**

**уважаемые участники, коллегии!**

Благодарю Вас, уважаемый Ленар Ринатович, за предоставленную возможность выступить от имени автотранспортников на итоговой коллегии.

В прошлом году в своем докладе я уже поднимал проблемные вопросы которые важны для автотранспортной отрасли республики.

**Слайд 2**

Большое спасибо, уважаемый Рустам Нургалиевич, уважаемый Ленар Ринатович за понимание этих проблем и их решение.

Одним из результатов работы стало возобновление работы пригородных автобусных маршрутов в сельские населенные пункты нашей Республики, в которых ранее не было регулярных рейсов. За что отдельное спасибо Вам, уважаемый Рустам Нургалиевич, как от перевозчиков, так и жителей.

**Слайд 3**

Еще одно важное решение – это увеличение тарифа для компенсации за перевозку льготников с 15 до 18 рублей. Для казанских перевозчиков тариф начал применяться с 03 февраля 2019 года. Хотелось бы ускорить применение данного тарифа для остальных перевозчиков Республики.

В то же время часть вопросов поднятых на прошлой коллегии в течение года не были решены и ситуация по ним даже существенно обострилась.

Для нас- перевозчиков, наиболее проблемным и острым остается вопрос деятельности общественного транспорта по регулируемым тарифам.

**Слайд 4**

Минтрансом России был утвержден порядок определения начальной максимальной цены контракта в сфере регулярных перевозок пассажиров, который вступил в силу и стал обязательным к применению с 1 июля прошлого года.

Данный документ позволил определить обоснованную стоимость транспортной работы, упорядочил вопрос определения начальной (максимальной) цены контракта для всех перевозчиков в стране. Устранил возможность для манипуляций с ценой контракта, как со стороны перевозчика, так и со стороны заказчика, предусмотрев финансирование перевозчика на уровне обеспечивающим безубыточную деятельность.

Однако указанный порядок, а соответственно и 220-й Федеральный закон на сегодняшний день в части городского транспорта в Республике фактически не действует. В пригородном сообщении, в рамках программы организации сельских маршрутов, благодаря Вашей поддержке Рустам Нургалиевич и слаженной работе Минтранса республики, Минфина и ЦЭСИ методология определения начальной максимальной цены контракта работает. Мы видим прозрачность расчетов и конкретный финансовый результат выплачиваемый за нашу работу.

**Слайд 5**

Применяемая на сегодняшний день в Республике практика установления регулируемых тарифов ставит добросовестных перевозчиков на грань выживания.

Госкомитет РТ по тарифам при установлении регулируемых тарифов за основу берет фактические расходы перевозчиков, а не нормативные. Что, в свою очередь, сказывается и на качестве перевозок и вызывает справедливое недовольство населения. Считаем необходимым изменение как в порядке расчета тарифов, так и в процедуре организации перевозок.

Осуществление перевозок по 220-ФЗ – это в первую очередь оплата заказчиком перевозок выполненных перевозчиком рейсов. Перевозчик становится заинтересован не в сборе выручки любой ценой, а в бесперебойности своей работы, безопасности, выполнения графика и расписания движения. С целью обеспечения прозрачности сбор доходов может осуществляться заказчиком перевозок или по его поручению, по аналогии с учетом поездок по ЕСПБ – оператор «Социальная карта», на местном уровне – единая служба сбора доходов.

**Мы понимаем, что заключить муниципальные контракты единовременно, по всей Республике в соответствии с данным порядком не позволяют возможности бюджета, в связи с чем просим Вас, уважаемый Рустам Нургалиевич, рассмотреть возможность организации перевозочного процесса по 220-ФЗ на примере одного из городов Республики с целью определения экономической эффективности данного метода, необходимых затрат, налоговой отдачи, удовлетворенности населения.**

**Слайд 6**

Еще одним из наиболее острых вопросов является отсутствие действенного механизма обновления подвижного состава пассажирских предприятий.

Состояние транспортных средств предприятий Республики, которые работают по муниципальным автобусным маршрутам, их физический и моральный износ находится в крайне печальном состоянии. При существующем подходе к формированию заказа на пассажирские перевозки транспортом общего пользования, регулированию тарифов, транспортным предприятиям своими силами, без государственной поддержки проводить обновление подвижного состава практически невозможно.

Учитывая, что Республика Татарстан является одним из пилотных регионов по внедрению газомоторной техники, а также имеющихся обязательств перед ПАО «Газпром» по увеличению потребления компримированного газа, **прошу Вас, уважаемый Рустам Нургалиевич, с целью обновления парка предприятий общественного транспорта, рассмотреть возможность предоставления региональной субсидии (в дополнение к федеральной) на приобретение автобусов работающих компримированном природном газе по аналогии с г. Казань. Может частично возможно решить данный вопрос за счет участия в федеральных целевых программах, например приоритетный национальный проект «Чистый Воздух», реализуемый по линии Минэкологии России. Прошу Вас, уважаемый Рустам Нургалиевич, дать поручение нашему Минэкологии о проработке данного вопроса**.

**Слайд 7**

Еще один нерешенный вопрос – это вопрос заключения долгосрочных муниципальных контрактов на организацию перевозок учащихся по школьным маршрутам сроком на 3 года, а также пересмотр тарифов на их выполнение.

Расходы на организацию перевозок учащихся школьными автобусами определяются на основе двухставочного норматива финансирования, утвержденного на основании расчета Центра экономических и социальных исследований Республики Татарстан (далее - ЦЭСИ РТ).

Предусмотренные в муниципальных контрактах суммы, основанные на расчетах ЦЭСИ РТ недостаточны и не соответствуют фактическим расходам транспортных предприятий, не учитывают ряд дополнительных обязательных статей расходов и ведут к убыточности эксплуатации маршрутов.

Так, например, при расчете ставки за 1 км. пробега одним из ключевых показателей является показатель «затраты на оплату труда», который формируются исходя из базовой минимальной тарифной ставки первого разряда.

Однако, тарифные ставки, применяемые при расчете, закладываются по заниженным параметрам оплаты труда водителей, что дает существенное отклонение.

Кроме того, в предоставляемых тарифных ставках не учитывается стоимость замены и обслуживания автомобильных шин соответствующим климатическим условиям, услуг по обслуживанию GPS трекеров и содержанию ответственного персонала за мониторинг GPS, услуг медицинского осмотра водителей, услуг диспетчеризации.

**В связи с этим, уважаемый Рустам Нургалиевич, считаем необходимым рассмотреть вопрос о перерасчете суммы ставки финансирования на 1 км. по перевозке учащихся общеобразовательных организаций автобусами, специально предназначенными для перевозки детей.**

Так же, ежегодное заключение договоров для обслуживания школьных перевозок делает нецелесообразным для перевозчика вложение денежных средства в усовершенствовании технического состояния и внешнего вида транспортных средств, улучшение материально-технической базы данных перевозок ввиду отсутствия уверенности исполнения Заказа в ближайшем периоде.

Необходимость увеличения сроков заключения договоров на оказания услуг по обслуживанию школьных перевозок также связана с изменениями вносимыми Федеральным законом о совершенствовании лицензирования перевозок пассажиров автобусами.

**В целях беспрерывного обслуживания школьных маршрутов, прошу Вас, уважаемый Рустам Нургалиевич, дать поручение Главам муниципальных районов обеспечить заключение долгосрочных контрактов на перевозку школьников.**

Уважаемые участники, коллегии.

Помимо уже озвученных, есть еще есть ряд вопросов которые, я думаю, беспокоят не только перевозчиков Республики, но и требуют принятия решений на федеральном уровне.

**Слайд 8**

Защита транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства имеет одно из первостепенных значений для национальной безопасности нашего государства с учетом роли и места транспорта в общественной жизни общества и экономическом потенциале страны.

Безусловно, здесь должны быть определенные обязанности не только у государственных органов, но и у перевозчиков. Однако, следует отметить, что некоторые вопросы обеспечения транспортной безопасности, решение которых требует значительных финансовых затрат, считаю необоснованно возложены государством на транспортные компании.

К сожалению, не решаются вопросы по оптимизации подходов к реализации требований транспортной безопасности в условиях известных финансовых трудностей у перевозчиков, по устранению избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на состояние антитеррористической защищенности объектов транспорта.

Например, трудновыполнимыми и излишними для перевозчиков мероприятиями в области транспортной безопасности являются: категорирование и оценка уязвимости объектов транспортной безопасности и транспортных средств, подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Все эти организационно-технические мероприятия связаны со значительными, а зачастую непосильными, финансовыми затратами.

Например, в АО «Альметьевское ПОПАТ» на реализацию в текущем году мероприятий по транспортной безопасности потребуется почти 15 млн. руб., а по ходу реализации этих мероприятий придется еще оплатить административные штрафы на десятки и сотни тысяч рублей по протоколам территориальных органов Ространснадзора.

Оценку уязвимости и сертификацию выполняют аккредитованные юридические лица, которые и берут высокую плату. Полагаю, что необходимо решить: либо эта работа могла бы проводиться субъектом транспортной инфраструктуры самостоятельно, либо соответствующие затраты должны субсидироваться государством.

**Слайд 9**

Кроме того, следует исключить из законодательных норм необходимость категорирования, проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности в отношении всех видов транспорта. Необходимо установить для транспортных средств разработку паспортов обеспечения транспортной безопасности, которые подлежат утверждению самими субъектами транспортной инфраструктуры.

При практической реализации данного подхода сокращаются расходы субъекта транспортной инфраструктуры на оплату услуг специализированных организаций.

**Слайд 10**

Уважаемые коллеги, уверен, что решение озвученных мной вопросов послужит залогом к организации безопасных и качественных перевозок, обеспечению транспортной доступности для большого количества населения нашей страны. Благодарю за внимание!