

УДК 33 : 303.7 : 330.44 : 330.47

Н.И.Кухарская (асп., СПбГАСУ), А.Г.Семёнов, к.т.н., в.н.с.

ГОРОДСКОЙ ЗАКАЗ НА ТРАНСПОРТЕ И КОНКУРСНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МАРШРУТОВ

В настоящее время одним из принципов развития транспорта в Санкт-Петербурге является система *городского заказа* (ГЗ), призванная обеспечивать *социально-гарантированный уровень транспортного обслуживания населения (СГУТОН)*. Для формирования ГЗ на социальные перевозки, выполняемые перевозчиками по установленным Администрацией Санкт-Петербурга тарифам и с предоставлением льгот на оплату проезда, определяется *базовая маршрутная сеть* - система маршрутов, предназначенных для обеспечения СГУТОН. Она должна обеспечивать доставку пассажиров к любому систематически посещаемому объекту (группе объектов) города и пригородной зоны.

Перевозки, обеспечивающие СГУТОН, должны предусматривать:

- право льготного и бесплатного проезда в соответствии с законами и нормативными актами РФ и Санкт-Петербурга;

- установление тарифов и использование всех видов проездных документов, утверждаемых губернатором Санкт-Петербурга;

- использование автобусов городского типа при выполнении перевозок по трассе маршрута с установленными остановочными пунктами;

- компенсацию из бюджетов различных уровней;

- формирование маршрутной сети, разработку расписания движения, определение необходимой численности и структуры подвижного состава для выполнения перевозок, обеспечивающих СГУТОН;

- совершенствование механизма финансирования ГЗ, предусматривающего компенсацию из бюджетов различных уровней на основании финансовых планов государственных унитарных транспортных предприятий (ГУПов) и анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятий других форм собственности.

Формирование системы ГЗ на пассажирские автобусные перевозки происходит с учетом следующих моментов:

1. Выявляется спрос на передвижения на основе результатов обследования пассажиропотоков и данных об их распределении по территории и по часам суток.

2. Формируется сеть социальных маршрутов, составляется расписание движения и определяется рациональная структура подвижного состава.

3. Рассчитываются необходимые объемы транспортной работы на маршрутах для достижения минимально необходимого СГУТОН, определяются потребности в финансовых ресурсах для обслуживания социальных маршрутов.

4. Определяются возможные объемы доходов от сбора платы на социальных маршрутах и поступлений от коммерческой деятельности.

5. На основе сопоставления требуемых объемов финансирования для выполнения пассажирских перевозок и возможных доходных поступлений рассчитывается потребность в бюджетных ассигнованиях.

6. По достижении баланса доходной и расходной составляющих при условии соответствия потребности в бюджетных ассигнованиях установленному объему бюджетного

финансирования городского пассажирского транспорта, ГЗ утверждается губернатором и на его основе происходит заключение договоров на обслуживание маршрутной сети.

В ходе разработки системы ГЗ встал вопрос о необходимости определения нормативов расходов на единицу транспортной работы, для формирования основ расчётов и договорных отношений, для использования при выборе и сравнении вариантов выполнения перевозок, а также для оптимизации работы подвижного состава.

В основу *расчета нормативов затрат на обслуживание маршрутной сети* положены расходы на 10 км пробега определенным типом подвижного состава. В состав нормативов затрат на выполнение транспортных услуг включаются эксплуатационные расходы, налоги и расходы на финансирование целевых программ. Определение нормативных затрат основывается на технически обоснованных и опытно-статистических нормах расхода материальных ресурсов, утвержденных нормах амортизационных отчислений, предусмотренных тарифным соглашением, размерах ФОТа, с учетом сложившегося уровня цен на топливно-энергетические и др. материальные ресурсы.

Отраслевой орган Администрации Санкт-Петербурга, осуществляющий госуправление наземным пассажирским транспортом и выступающим в роли Заказчика транспортных услуг на маршрутной сети социальных перевозок, — Комитет по транспорту. При планировании ГЗ Комитет определяет перечень социальных маршрутов, основные требования к их обслуживанию и уровень тарифов, доводит перечисленные данные до перевозчиков.

После утверждения губернатором, ГЗ размещается Комитетом между перевозчиками на договорной основе. В настоящее время действует *двухуровневая договорная система*:

- заключается генеральный договор между Комитетом по транспорту и перевозчиком;
- оформляется договор на обслуживание каждого маршрута, с указанием характеристик перевозочного процесса.

Комитет должен обеспечить ежемесячное возмещение Исполнителю расходов на выполнение социальных перевозок пассажиров по регулируемому тарифу в сумме, не превышающей утвержденные Комитетом финансов ассигнования из бюджета города на текущий месяц, в соответствии с фактически выполненной работой по ГЗ.

Перспективным направлением развития системы перевозок является *конкурсное распределение маршрутов* между перевозчиками и *организация ежедневного автоматического учета выполнения условий договора* на каждом маршруте.

Предметом конкурса могут быть снижение тарифов на проезд, уменьшение суммы возмещения расходов перевозчику из средств городского бюджета при заданном расписании движения, а также другие условия.

Внедрение конкурсной системы распределения заказов *обеспечивает* широкий доступ как государственных, так и частных перевозчиков к заключению контрактов, что способствует сокращению дотаций городского бюджета на покрытие убытков автобусного транспорта, усилению конкуренции между перевозчиками.

Решение о проведении конкурса принимает *Комитет по транспорту*, который издает в связи этим официальный распорядительный документ, разрабатывает и утверждает паспорт маршрута и определяет предмет конкурса; определяет организатора конкурса, назначает Конкурсную комиссию и участвует в ее работе, принимает решение по результатам конкурса, оплачивает все расходы по подготовке и проведению конкурса за счет средств из городского бюджета. Расходы же по подготовке конкурсной документации возмещаются за счет продажи ее претендентам.

Конкурсная комиссия на основе сравнения оферт определяет претендента, предложение которого наиболее полно отвечает требованиям в конкурсной документации.

На сегодняшний день можно выделить существующие и требующие устранения *недостатки функционирования конкурсной системы*:

- отдельные конкурсы для социальных и коммерческих маршрутов приводят к тому, что разные перевозчики, обслуживающие социальные и коммерческие маршруты, часто

работают на одних и тех же линиях, вследствие чего обостряется конкуренция и возникают конфликтные ситуации;

- частные предприятия, победившие в конкурсе на обслуживание социальных маршрутов, не имеют возможности получить компенсацию из бюджетов различных уровней, т.к. по результатам финансовой деятельности они прибыльны, а дотация из бюджета выделяется по статье «компенсация убытков от перевозки пассажиров».

Для решения перечисленных проблем и эффективного дальнейшего развития автобусного транспорта города необходим переход к единым правилам регулирования деятельности государственных и частных предприятий и принятие мер структурирования отношений государственных и частных предприятий в части проведения конкурсов. Так, эффективным представляется организация конкурса, где конкуренция между перевозчиками различных форм собственности будет осуществляться на этапе тендерных торгов. После победы в конкурсе перевозчик заключает договор с Комитетом по транспорту на обслуживание маршрутов. Реализуется принцип закрепления за одним перевозчиком всех перевозок, выполняемых на одном маршруте, включая перевозки маршрутными таксомоторами. При этом победитель имеет право привлечения субподрядных организаций для выполнения не более 30% от общего объема перевозок.

Таким образом, будет разрушен «двойной стандарт» регулирования деятельности государственных и частных предприятий за счет следующих *мероприятий*:

- обеспечения равного доступа к обслуживанию маршрутной сети;
- распространения на всех перевозчиков, обеспечивающих СГУТОН, обязанности по перевозке пассажиров всех льготных категорий;

- обеспечения участия частных перевозчиков в конкурсах на право обслуживания комплексных маршрутов, что обеспечит сокращение расходов на компенсацию из бюджетов различных уровней, т.к. одним из условий победы в конкурсе будет минимизация бюджетного финансирования;

- создание условий, при которых частные перевозчики, в связи с возникшей у них потребностью в приобретении подвижного состава средней и большой вместимости, будут приобретать таковой за собственные или заемные средства, с использованием различных схем лизинга и аренды, сокращая тем самым капвложения из бюджета города.

Введение новой системы организации и обслуживания маршрутов будет *стимулировать* формирование крупных и средних транспортных предприятий, имеющих необходимое оснащение для безопасной эксплуатации подвижного состава и возможности организации соответствующих служб, *подготовит платформу для реализации принципа прямой оплаты* транспортной работы перевозчикам.