

# Collection by gagarinalg.ru

## 3.4. Российский рынок автобусных перевозок

### Общее состояние

Этим видом перевозок постоянно пользуются 60% россиян, проживающих в 1120 городах и поселках, а также 73541 сельских населенных пунктах, обеспечивается около 85% потребностей населения в городском и пригородном сообщении. За 2007 год по 8646 городским, 14577 пригородным и 5867 междугородным автобусным маршрутам общей протяженностью 1765 тыс. км перевезены 23,8 млрд. пассажиров (86% к 2006 г.). В сегменте действуют около 20 тыс. предприятий, для 3,8 тыс. из которых этот вид деятельности является основным, и 75 тысяч индивидуальных предпринимателей. Среднесуточный пробег автобусов - 250 - 300 км, их парк - порядка 792 тыс., в т.ч. у физических лиц - 342 тыс. автобусов.

В последние годы весьма заметен процесс концентрации наиболее успешных частных перевозчиков и вытеснения с рынка мелких (1-2 автобусов) собственников: количество лицензиатов - хозяйствующих субъектов сократилось с 220 тыс. в 2005 году до 95 тыс. в 2007-м. На «государственных» (муниципальных и прочих предприятиях общественной формы собственности) остро, как правило, стоит проблема обновления подвижного состава, износ которого нередко превышает 70 - 80%. В целом же по стране около 53% эксплуатируемых маршрутных автобусов амортизированы, а более 29% из них подлежат безотлагательной выбраковке по критериям обеспечения безопасности дорожного движения.

Ежегодная минимальная потребность в новой технике составляет 12-14 тыс. автобусов, в том числе 6,5 тыс. большой и особо большой вместимости. Между тем реальное обновление подвижного состава не превышает 30 - 35% от минимально необходимого, в результате чего за последнее десятилетие парк автобусов крупных и средних предприятий уменьшился более чем на 53 тыс. единиц, или на 40%.

Одновременно меняется спрос. По причине практически повсеместной перегруженности городской улично-дорожной сети все более востребованы автобусы автобусов большей и особо большой вместимости, микроавтобусы «Газель» заменяются автобусами «ПАЗ», украинскими «Богдан», более просторными азиатскими моделями. Не только в столичном регионе, но и на периферии морально устаревшие «Газели» сдают позиции и своим аналогам импортного производства или разработки: более комфортабельным, экономичным и надежным. Впрочем, как показывает опыт, без налаженной надежной системы техобслуживания и текущего

ремонта эксплуатация гораздо более дорогих иномарок экономически невыгодна.

Сложное финансовое положение большинства «государственных» предприятий вызвано, в первую очередь, регулированием тарифов, не всегда соответствующим себестоимости и уровню инфляции. Во вторую - недостаточным, как утверждается, компенсированием выпадающих доходов от перевозки льготников в городском и пригородном сообщении (междугородние перевозки - на расстояние свыше 50 км - обычно высоко рентабельны). В условиях монетизации льгот (на нее перешли 82 субъекта РФ из 85) в 2007 году выручка от оплаты проезда выросла на 14,5%, общие доходы транспортных предприятий (сумма выручки и субсидий) - на 19,4%, при увеличении эксплуатационных расходов на 15,8%.

При этом возмещение расходов выручкой от оплаты проезда составляет лишь 63,8%, доля непокрытых убытков в общих расходах - 3,6%, (годом ранее - 6,5%). Это по официальным и весьма приблизительным данным, ибо из всех видов транспорта именно автомобильный отличается наибольшей весомостью т.н. «теневого» сектора. И пассажирские перевозки, которые в значительной степени имеют дело с наличными деньгами населения, исключением не являются. Не стоит поэтому чересчур драматизировать резкое падение отчетных данных объемов перевозок пассажиров. В основном связано это со снижением количества поездок пассажиров-льготников, и не в последнюю очередь - фиктивных: в связи с расширением внедрения автоматизированной системы контроля проезда (АСКП) и единых социальных проездных билетов (ЕСПБ) приписывать несуществующие поездки стало заметно труднее. Хотя, конечно, играет свою роль, в основном в сельской местности, и продолжающаяся стремительная автомобилизация общества.

### **Политико-правовые аспекты**

Автомобильный транспорт в отличие от всех других не имеет центрального исполнительного органа в виде федерального агентства и, как следствие, - программы в виде национального проекта, единой государственной концепции развития. В полной мере это относится к социально значимому пассажирскому автотранспорту. Согласно ФЗ № 131 организация транспортного обслуживания населения возложена на органы местного самоуправления, и проводимая ими транспортная и тарифная политика от региона к региону заметно различается. Достаточно сказать, что в Москве и области стоимость проезда 17 рублей, а в Тамбове - 5. В качестве некоторой закономерности можно лишь отметить весомую, как правило, роль «государственных» предприятий в субъектах-донорах. Тем более что в последнее время они стали уделять пассажирскому автотранспорту гораздо больше внимания и денежных средств, направляя их в первую очередь на обновление парка «собственных» предприятий.

В регионах с повышенным уровнем коррумпированности, а также потребителях федерального бюджета значительное место на рынке занимают, как правило, частные перевозчики. Впрочем, немалое число из них по организации производственного процесса и выполнению социальных обязательств мало чем отличаются от «государственных» предприятий. Тем

более что с целью облегчения финансового бремени многие из последних перешли на льготную систему налогообложения ЕНВД, раздробившись на дочерние предприятия в статусе ООО с числом автомобилей не более 20, образовав холдинги и т.д.

Имеет место и симбиоз частного с общественным. Так, например, в Омске в 2005 году было создано акционерное общество, в котором 51% акций принадлежит муниципалитету, а 49% - компании "Русский автобус". Вклад администрации г. Омска - производственная база бывшего пассажирского предприятия № 2, компании - 207 автобусов большой и средней вместимости. Аналогичные проекты с производителем автобусов "Скания" реализуются в Санкт-Петербурге.

В мае текущего года вступил в силу ФЗ № 259 "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического пассажирского транспорта", который значительно расширяет возможности сторон по регулированию их правоотношений в рамках заключаемых договоров, что соответствует принципам рыночных отношений, должно способствовать развитию конкуренции. На подходе ряд правовых актов, наполняющих Устав, таких как Правила перевозки пассажиров и багажа. Первое чтение в Госдуме прошел другой значимый федеральный закон - «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в РФ», который, в частности, даст гарантии перевозчикам, выигравшим конкурс на право обслуживания того или иного маршрута, работать на нем не менее пяти лет.

Благосклонно относится к рыночной среде в сфере пассажирских перевозок высшее руководство отрасли. Курирующий автомобильный транспорт замминистра транспорта РФ Евгений Москвичев - убежденный рыночник и сторонник государственно-частного партнерства, создания механизмов государственной поддержки для приобретения нового подвижного состава предприятиями всех видов собственности (на это необходимо увеличение среднегодовых объемов инвестиций почти в 5 раз). Таким механизмом может стать компенсация затрат двух третей процентной ставки кредита, взятого на приобретение техники. Другой формой помощи государства замминистра видит госдотации, которые должны покрывать разницу между размерами тарифов, устанавливаемых муниципальными образованиями, и более высокой, как правило, себестоимостью проезда. Министр транспорта РФ Игорь Левитин публично не столь явно рыночно настроен, но судя по всему, является таковым по сути.

Однако не стоит сбрасывать со счетов регулирование автобусных перевозок, а также выполнение ими важнейшей социальной роли. Бизнес в этой области транспортных услуг подвержен значительным политическим рискам и административному давлению. Если в настоящее время нередки нарекания к процедуре и ходу конкурсов - келейности, предопределенности их результатов в пользу «приближенных» структур, то зависимость тарифов на местные перевозки и соответствующих дотаций от политических пристрастий и соображений местной власти будет всегда. Ибо к числу основных потребителей услуг общественного транспорта относится не только самая большая, но также и самая активная электоральная группа - пенсионеры. Немалые специфические трудностями в осуществлении

международных автобусных перевозок: чрезвычайно сложный паритетный порядок открытия регулярных маршрутов, проблемы с получением виз в страны Евросоюза как для пассажиров, так и для водителей, а также высокие таможенные пошлины при покупке зарубежных автобусов.

## **Перспективы**

Российский рынок автобусных перевозок чрезвычайно емок - по самым скромным явно заниженным официальным данным его можно оценить минимум в 250 млрд рублей. В долговременной перспективе нет и особых причин для беспокойства и по поводу возможного уменьшения спроса. Абсолютное большинство россиян живет в городах, а только увеличивающееся отставание развития улично-дорожной сети от уровня автомобилизации делает все более затруднительным использование личного автомобиля не только в мегаполисах, но и в гораздо меньших городах. Поэтому дальнейшее развитие общественного транспорта, предоставления ему приоритета в движении является безусловной необходимостью. В тоже время отсутствие видимых финансовых проблем у крупных частных перевозчиков и их все возрастающие инвестиционные аппетиты свидетельствует о прибыльности бизнеса. Да и безуспешные попытки некоторых частных перевозчиков получить доступ к дотируемым перевозкам льготных пассажиров говорит о том, что далеко не всегда эти дотации недостаточны.

Геннадий БЛАГОДАРНЫЙ,  
обозреватель "ТР"

*(По материалам газеты «Транспорт России»)*

**Collection by gagarinalg.ru**