

Анализ влияния тарифной политики по определению стоимости регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Красноярском крае на объем средств краевого бюджета, предоставляемых автотранспортным организациям

## **1. Исходные данные об экспертно-аналитическом мероприятии**

**1.1. Наименование мероприятия:** «Анализ влияния тарифной политики по определению стоимости регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Красноярском крае на объем средств краевого бюджета, предоставляемых автотранспортным организациям».

**1.2. Основание для проведения мероприятия:** пункт 1.4.8 плана работы Счетной палаты Красноярского края на 2016 год.

**1.3. Объекты мероприятия:** министерство транспорта Красноярского края (далее – Минтранс).

**1.4. Период проведения мероприятия:** январь 2016 г. – февраль 2016 г.

**1.5. Проверяемый период:** 2015, 2016 годы.

## **2. Основные выводы по результатам экспертно-аналитического мероприятия**

Минтранс не приняты надлежащие организационные меры по своевременной реализации норм Федерального закона № 220-ФЗ, вступивших в силу с января 2016 года, в том числе в сфере государственного регулирования тарифов и реализации основного направления государственной политики в сфере транспорта – обеспечения конкуренции и конкурентной среды в сфере пассажирских перевозок общественным транспортом.

В ходе реализации одного из основных полномочий – регулирование тарифов на пассажирские перевозки общественным транспортом осуществлялось совершенствование Краевой методики ценообразования, включающей механизм определения расчетного тарифа на обслуживание автовокзалов и автокасс, что не отнесено к полномочиям субъектов Российской Федерации.

При этом Минтранс: не проводились мероприятия по введению автобусных маршрутов, перевозки по которым должны осуществляться по нерегулируемым тарифам; не сформирована система контроля за соблюдением организациями – перевозчиками условий заключенных контрактов (договоров); не исключены дублирующие функции ГПКК «Красноярскавтотранс» и КГКУ «Краевое транспортное управление» по участию в «системе карт»; не актуализирован устав КГКУ «Краевое транспортное управление».

Правительством края не обеспечены единые методологические подходы к формированию, рассмотрению и утверждению цен и тарифов – функции

по регулированию тарифов возложены не на специализированный орган исполнительной власти края, а на Минтранс и Комиссию по регулированию тарифов, в состав которой включены только 2 специалиста в сфере ценообразования.

Установление государственных регулируемых тарифов на регулярные пассажирские перевозки по муниципальным маршрутам осуществляется Правительством края, в основном, без участия органов местного самоуправления края. Вместе с тем совершенствование процесса государственного регулирования тарифов невозможно без проведения оптимизации маршрутной сети и взаимодействия с перевозчиками, что отнесено к полномочиям органов местного самоуправления.

Следствием принимаемых Правительством края решений о пересмотре и установлении тарифов, рост которых опережает уровень инфляции, стала самая высокая стоимость пассажирских перевозок автомобильным транспортом среди субъектов Российской Федерации Сибирского федерального округа: за 2 предыдущих года по данному показателю край поднялся с 3 на 1 место.

Анализ структуры тарифа свидетельствует о достаточности затрат на оплату труда, ГСМ, осуществления ремонтных работ и обновления подвижного состава, учтенных в тарифе, в целях обеспечения автотранспортными организациями - перевозчиками надлежащего качества оказываемых населению услуг.

Рост тарифов оказывает непосредственное влияние на объемы государственной поддержки. В период с 2013 по 2015 годы из краевого бюджета и бюджетов муниципальных образований края профинансировано 5 034,8 млн рублей на компенсацию малой интенсивности пассажиропотоков и обеспечения равной транспортной доступности для пассажиров – льготников.

Наибольшая сумма финансирования 4 289,0 млн рублей поступила из краевого бюджета в форме Соцвыплат на равную транспортную доступность. Рост указанных компенсационных выплат связан с неурегулированным соотношением стоимости проезда льготников к утвержденному тарифу. По причине того, что стоимость проезда льготников по социальным картам в 5-6 раз меньше предельного тарифа на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и не увеличивается одновременно с повышением тарифа, дополнительные расходы краевого бюджета за 2013-2015 годы составили 60,6 млн рублей, что не соответствует принципам эффективности, обозначенным ст.34 Бюджетного кодекса РФ.

Анализ состояния рынка автомобильных пассажирских перевозок общественным транспортом в крае и ожиданий населения – потребителей транспортных услуг показал следующее. Всего в крае осуществляют деятельность по регулярным перевозкам пассажиров и багажа автомобильным транспортом более 420

организаций. В том числе на 139 межмуниципальных маршрутах, включенных в краевую программу социально значимых перевозок, осуществляют перевозки 43 автотранспортных организации, в городе Красноярске на 78 маршрутах – 72 автотранспортных организации.

Вместе с тем, рост числа перевозчиков и преобладание на рынке регулярных перевозок организаций частной формы собственности не оказывает влияние на снижение стоимости проезда (оптимизацию затрат), качество транспортного обслуживания и безопасность перевозок, что вызывает наибольшие нарекания у граждан.

### **3. Основные нарушения, выявленные в ходе экспертно-аналитического мероприятия**

При отборе автотранспортных организаций края для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам в 2016 году Минтранс и Департаментом транспорта администрации города Красноярска предъявлялись специальные требования к техническим и технологическим параметрам подвижного состава, включая соответствие автобусов минимальному экологическому классу «Евро».

В то же время, контроль за соблюдением организациями-перевозчиками условий контрактов (договоров) на перевозку пассажиров и багажа Минтранс не отлажен. Выборочной проверкой конкурсных документов, размещенных муниципальными заказчиками для проведения закупок, установлено нарушение Федеральных законов № 44-ФЗ и № 220-ФЗ Департаментом транспорта администрации города Красноярска и Администрацией п. Бор Туруханского района, что обуславливает риски признания недействительными муниципальных контрактов на перевозку пассажиров, заключенных на 5 лет.

### **4. Информация о предложениях Счетной палаты Красноярского края**

Правительству Красноярского края предложено: ускорить разработку Транспортной стратегии края, предусмотрев в ней основные направления государственной политики в целях повышения конкурентоспособности, доступности и качества пассажирских перевозок; ускорить принятие нормативных правовых актов, требуемых для реализации Федерального закона № 220-ФЗ; внести изменения в нормативные правовые акты с целью устранения выявленных замечаний; сформировать единый орган регулирования цен (тарифов) с передачей ему полномочий Минтранс по расчету тарифов на перевозку пассажиров и багажа всеми видами транспорта, наделив его компетенцией по методическому обеспечению ценообразования.

Министерству транспорта Красноярского края предложено: совместно с КГКУ «Краевое транспортное управление» организовать проработку новации Федерального закона № 220-ФЗ в части формирования маршрутной сети

с разделением маршрутов, определения оптимального числа маршрутов по нерегулируемым тарифам; подготовить предложения по актуализации устава КГКУ «Краевое транспортное управление»; провести работу по легализации перевозок пассажиров по межмуниципальным маршрутам в междугородном сообщении в целях выявления оптимальных маршрутов по нерегулируемым тарифам и в целях обеспечения безопасности пассажирских перевозок; разработать положение об осуществлении контроля (надзора) за соблюдением автотранспортными организациями условий договоров (контрактов) об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по пригородным и межмуниципальным маршрутам.