

Роль государства в развитии общественного транспорта

В. Г. СОСНОВСКИЙ, председатель правления Республиканского общественного объединения «Белорусский союз транспортников»



Опыт Белоруссии показал, что успешное решение проблем общественного транспорта возможно в первую очередь за счет проведения целенаправленной государственной политики в этой области. Кроме того, преодолеть упадок отрасли поможет координация действий и усиление политической роли профессиональных объединений транспортников.

Республика Беларусь, как и другие постсоветские страны, переживает сложный период становления общественно-экономической модели развития. К новой формации она идет особым путем, стремясь достичь высоких жизненных стандартов и обеспечить своим гражданам социальные гарантии.

Однако, как известно, путь развития сопровождается бурным ростом мобильности его членов, вызванной активизацией их экономической деятельности, а также расширением возможностей для общения, отдыха и путешествий.

Обеспечение мобильности граждан вне зависимости от целей — экономического или социального характера —

становится одной из главных задач любого государства, любой политической власти, тем более что право на передвижение и выбор его способа является одним из признаков свободы и качества жизни.

Наряду с этим каждое государство, заботясь о благосостоянии своих граждан, должно осознавать и ответственность перед потомками за сохранение среды обитания, другими словами — стремиться стать «нацией устойчивого развития».

В последние два десятка лет цивилизованный мир все острее осознает проблемы, обусловленные безудержным ростом потребления. Особенно остры вопросы истощения природ-



ных ресурсов и загрязнения окружающей среды.

Инструмент социальной политики

Соблюсти баланс интересов нынешнего и будущих поколений человечества, обеспечивая растущий спрос на передвижение, невозможно без общественного транспорта. Целенаправленное использование общественного транспорта позволяет:

- гарантировать гражданам социально справедливую реализацию прав и свобод;
- обеспечивать эффективное социально-экономическое развитие страны в целом и отдельных регионов в частности;
- экономить истощающиеся топливно-энергетические ресурсы, снижая степень энергетической зависимости;
- гарантировать максимально высокий уровень защиты окружающей среды и физической безопасности;
- оптимизировать формирование и использование пространства жилых территорий.

Почему на транспортных форумах мы постоянно констатируем нарастание проблем общественного транспорта, фиксируем многочисленные факты его деградации и со слабой надеждой обсуждаем каждый отдельный положительный пример? Почему столь очевидный инструмент эффективной социально-экономической политики так неэффективно используется в постсоветских странах?

Ответ на эти вопросы очевиден: потому что сфера общественного транспорта занимает маргинальное положение в социально-экономической политике государств, переживающих переходный этап развития. И пока отношение власти к общественному транспорту не изменится, пока транспортное сообщество не научится влиять на политику государства, проблемы отрасли не будут решены.

Специалистам в области общественного транспорта известно, что в Республике Беларусь состояние парка транспортных средств существенно лучше, чем в других постсоветских странах. Например, в Минске и Минской области средний возраст наземного транспорта составляет не более 5 лет, а степень финансовой амортизации находится в пределах 10%. Кроме того, в республике поступательно растет доля городского электрического транспорта. Справедливости ради

отметим, что этот рост происходит в основном за счет активного развития столичного метрополитена.

Однако и наземный электротранспорт поддерживается в стабильном состоянии. За годы новейшей истории количество троллейбусов в стране сохраняется в пределах 1800 единиц (в том числе 1050 в Минске), трамвайных вагонов — в пределах 340 единиц (150 в Минске). Практически неизменной остается и протяженность контактных линий: троллейбусных — в пределах 1400 км (Минск — 780 км), трамвайных — 200 км (Минск — 63 км). То же самое можно сказать о маршрутной сети. Состояние парка наземного электротранспорта также существенно улучшилось, особенно в столице и особенно за последние 5–6 лет.

Для поддержания системы общественного транспорта в таком состоянии потребовались немалые объемы финансовых ресурсов, и их выделило государство из своих бюджетов. Очевидно, что это является производной от целенаправленной государственной политики.

Транспортный сбор

Курс на построение социально ориентированного государства, провозглашенный в Республике Беларусь во второй половине 1990-х гг., обусловил объективную необходимость выработки соответствующей государственной политики. С одной стороны, государство обязано было формировать сферу потребления жизненных благ для граждан, а с другой — развивать сферу их производства, а также финансовую основу для того и другого. Резкий переход на рельсы рыночных отношений был признан в республике нецелесообразным, так как в период перенастройки экономики обеспечить реализацию социальных обязательств перед обществом было практически невозможно.

Источником средств для выполнения социальных обязательств могла стать хорошо развитая в Беларуси промышленность при условии ее стабильного функционирования и развития. Стабильность же, в свою очередь, достигалась путем сохранения промышленных предприятий в государственной собственности, а развитие осуществлялось за счет государственной поддержки.

Задача обеспечения граждан услугами пассажирского транспорта обусловила целесообразность созда-

ния и развития собственного производства транспортных средств. Возникла необходимость в источнике финансирования этой политики. И он был найден: в 1997 г. в стране ввели так называемый транспортный сбор. По сути это был налог, который взимали местные органы власти с субъектов хозяйствования всех форм собственности, зачисляя его на специальный счет своих бюджетов. Местные власти являлись и распорядителями этих средств, однако использовать их могли лишь для закупки нового пассажирского транспорта или капитального ремонта имеющегося. При этом пропорции использования устанавливались централизованно, но сами средства сбора не централизовались.

В целях развития этой политики был принят указ, содержащий нормы поддержки отечественных производителей пассажирского транспорта через установление эксклюзивных условий реализации продукции на основе лизинга. Таким образом, был создан механизм, позволяющий обновлять парк пассажирского транспорта, обеспечивая спрос населения на передвижение и одновременно стимулировать развитие собственного производства транспортных средств.

Транспортный налог просуществовав без малого 13 лет, стал основой успешного обновления парка пассажирского транспорта. Впрочем, особенности политики в отношении общественного транспорта республики им не ограничивались.

Государственные обязательства

Был период, когда в отсутствии целевого источника бюджетных средств, да и в начальный период его создания, местные власти искали возможность снизить расходы на пассажирский транспорт. В поле зрения попадал электрический транспорт, который требовал изначально больших капиталовложений. Кроме того, казалось привлекательным предложение негосударственных инвесторов о замене привычных видов пассажирского транспорта на маршрутные такси. Но этот путь низвел бы систему общественного транспорта на более низкий уровень, и такого развития событий нельзя было допустить.

Выходом из положения стало принятие государством обязательств в форме социальных стандартов, основанных на конкретных показателях



анализа транспортной системы, в том числе на данных о количестве транспортных средств разных видов, приходящихся на определенное число жителей.

Кроме того, глава государства по вертикали исполнительной власти сформулировал поручения, касающиеся пропорций обновления государственного транспорта. Это ограничило «самодеятельность» на местах, и на протяжении всего указанного периода государство жестко контролировало исполнение принятых решений.

Такая модель государственной политики и механизм ее реализации способствовали нынешним достижениям в сфере общественного транспорта Республики Беларусь. Важно подчеркнуть, что эта политика была выработана благодаря совпадению интересов производителей пассажирской техники и перевозчиков, а также подкреплялась твердой волей действующей власти. Путь лоббирования исключительно интересов перевозчиков, как показывает практика, малоэффективен.

Неизбежный спад

Впрочем, ситуацию не следует идеализировать. Например, до сих пор не решена проблема финансирования производственно-хозяйственной деятельности предприятий общественного транспорта. По результатам 2010 г. перевозка пассажиров в городском и пригородном сообщении принесла убытки всем без исключения. Пассивная часть материальных

активов, включая сети, коммуникации, продолжала амортизироваться практически без восстановления. Темпы инвестиций в создание систем управления совершенно не соответствовали сложившемуся положению вещей.

Отсутствие позитивных сдвигов в градостроительной политике и в системе управления транспортными потоками вызвало падение эксплуатационной скорости транспорта, что, в свою очередь, обусловило снижение качества движения. Инвестиции в развитие сетей электротранспорта зафиксированы практически только в Минске. Там же в незначительном объеме была выполнена реконструкция трамвайных путей (монолитная основа). И наконец, контрактов на производство услуг по транспортному обслуживанию населения в республике до сих пор нет.

Вообще же опыт Республики Беларусь показал, что добиться необходимого результата невозможно без комплексного подхода. Высокое качество движения (прежде всего, скорости и четкого соблюдения графика) достижимо только при одновременной оптимизации всех факторов, влияющих на работу пассажирского транспорта.

Однако главный вывод заключается в том, что успешное решение проблем общественного транспорта и обеспечение нормальных условий для его развития возможны только путем выработки целенаправленной государственной политики.

Необходима интеграция

Белорусский союз транспортников считает, что наступило время значительно активизировать деятельность отраслевых бизнес-союзов и ассоциаций, обеспечить координацию их действий не только внутри отдельных стран, но и между ними.

Поэтому мы предлагаем как можно скорее выработать механизм объединения усилий отраслевых союзов. Мы, например, считаем, что положительной оценки достойна деятельность Международного союза общественного транспорта (МСОТ), имеющего евразийское подразделение. Можно было бы объединиться под этой структурой либо использовать ее стратегию и тактику как основу для выработки направлений деятельности по самостоятельной интеграции транспортных союзов стран нашего региона.

Минск готов обобщить мнение по этому проекту и, например, к октябрю текущего года представить отчет перед транспортным сообществом.

По нашему мнению, нужно активнее разъяснять владельцам и руководителям транспортных предприятий, что без усиления неформальных объединений транспортников, без повышения их ресурсного потенциала рассчитывать на успешное отстаивание своих, даже законных, интересов бессмысленно.

Необходимо продолжить работу по передаче общественным организациям отдельных функций государственного регулирования и управления, стремиться к созданию организаций, действующих по принципу саморегулирования.

Представляется важным продвижение в политику профессиональных транспортников, причем повсеместно и на все уровни.

Характерно, что чем более развитой является страна, тем активнее в ней движение за приоритетное развитие общественного транспорта. По уровню понимания его роли в настоящем и будущем можно с высокой степенью точности судить о зрелости общества, об адекватности власти и даже определять национальный рейтинг.

Мы уверены, что общественный транспорт, всегда игравший одну из ключевых ролей в социально-экономическом развитии наших стран, не только вернет свои позиции, но и выполнит роль катализатора, который позволит преодолеть переходный период и достичь расцвета.