

# Ничего менять не будут

Уже через месяц администрация Твери начнет внедрять свой план по наведению порядка на рынке пассажирских перевозок города. Предприниматели уже заявили о том, что в любом случае не уйдут с маршрутов



**Маленькие маршрутки, которых сейчас в городе около тысячи, уйдут в прошлое. Их заменят автобусы большой вместимости.**

План действий был презентован на заседании постоянного комитета по градостроительству, архитектуре, транспорту и связи Тверской городской Думы. Администрация Твери планирует кардинальным образом изменить подход к пассажирским перевозкам в городе — поэтапно закрыть и изменить многие маршруты, организовав в центре города пересадочные узлы. Привычные микроавтобусы (класс М2) будут заменены на транспорт класса М3 вместимостью от 45 до 100 человек. Уже через три года жители некоторых дальних микрорайонов будут приезжать в центр на больших автобусах, а затем пересаживаться на небольшие микроавтобусы.

Заместитель главы администрации Твери Дмитрий Насибуллин, который курирует городской транспорт, отметил, что проблемы в сфере пассажирских перевозок областной столицы копятся почти 20 лет, поэтому решить их одним махом не получится. Администрация планирует навести порядок в три этапа, каждый из которых продлится три года. На первом этапе, который начнется уже в мае-июне, в связи с высоким дублированием будут закрыты маршруты №№27, 23, 35 и изменены маршруты №№15,

30, 36, 6 и 2. На втором этапе прекратят свое существование маршруты №№56, 4, 10, 24, 51 и будут изменены маршруты №№5, 7, 8, 11, 18, 22, 24, 28, 52, 154 и 55. Наконец, на третьем этапе закроют маршруты №№31, 12, 13 и 25. Изменят маршруты №№3,9 и 14. Как мы уже писали выше, маленькие маршрутки, которых сейчас в городе около тысячи, постепенно уйдут в прошлое. Их заменят автобусы большой вместимости. Интервал движения общественного транспорта в зависимости от маршрута будет варьироваться от 7 до 15 минут.

На каждом этапе администрация будет проводить конкурсы. Перевозчики ждут их уже почти три года, но такому развитию событий не обрадовались. Дело в том, что администрация неожиданно для всех приняла решение объединить в каждый лот по два маршрута. Таким образом,

предприниматели, чтобы выйти на конкурс, должны иметь большое количество состава разного класса — такие ресурсы есть только у двух-трех перевозчиков. Остальным придется объединяться. Ситуация осложняется тем, что многие перевозчики не знакомы друг с другом, а на некоторых маршрутах работает по пять-десять предпринимателей. Неизбежно возникшая спешка только усилит разобщенность сообщества перевозчиков.

— Я считаю, что каждый маршрут нужно отдельно выставлять на торги, дав приоритет в виде дополнительных баллов тем перевозчикам, которые его уже обслуживают. Даже если на одном маршруте работает несколько предпринимателей, они друг друга хорошо знают, поэтому смогут договориться. Таким образом, произойдет стабилизация уже имеющейся схемы, а город получит возможность

спрашивать с перевозчиков, — считает предприниматель Владимир Исаев. — Подход, который предлагает администрация, только усугубит нынешний кризис.

Владимир Исаев рассказал нашему изданию, что уже продумал вариант объединения с другим перевозчиком. Предприниматель хочет работать полностью легально и открыто, но честно признался в том, что не уйдет с маршрута, если проигрывает конкурс. Он вложил в свое дело слишком много сил.

— Согласно федеральному законодательству, договор с муниципалитетом носит рекомендательный характер, — говорит Владимир Исаев. — Для того чтобы работать на маршруте, по сути, достаточно только лицензии.

Депутаты Тверской городской Думы заинтересовались у начальника департамента благоустройства, дорожного хозяйства

и транспорта Бориса Аракелова, имеет ли смысл проводить конкурсы сейчас, если это может привести к еще большим проблемам, на что получили такой ответ:

— В Твери с точки зрения пассажиров транспортной проблемы не существует, но администрацию постоянно обвиняют в бездействии. Предписания городской прокуратуры, ГИБДД и УГАДН по Тверской области обязывают нас провести конкурсы, поэтому другого пути нет. Мы заказали исследование пассажиропотока, а затем на основе полученных данных оптимизировали маршрутную сеть. Следующий этап — проведение конкурсов. Если на рынке пассажирских перевозок возникнет хаос, то пусть с ним разбираются контролирующие органы — это их работа. Мы будем оказывать им содействие в рамках своих полномочий.

В ближайшее время состоится заседание комиссии по оптимизации маршрутной сети. На ней будут внесены последние изменения в план действий администрации и определена дата проведения первых конкурсов. Скорее всего, они состоятся уже в мае-июне этого года. Чиновники обещают учесть пожелания перевозчиков, но отмечают, что принципиально в своем плане ничего менять не будут.

Большинство предпринимателей считают предложения администрации беспочвенными и даже вредными, но тем не менее собираются принять участие в конкурсах. Они честно признаются в том, что даже в случае проигрыша останутся при своих.

**Андрей САБИНИН**

Россияне начали активно интересоваться недвижимостью в Крыму. За последние две недели экспортеры зафиксировали увеличение спроса на крымскую недвижимость на 30%

Является ли недвижимость в Крыму инвестиционно привлекательной?



**Павел ПАРАМОНОВ, исполнительный директор ООО «Премьер Девелопмент»:**

— Вероятность того, что там, в Крыму, можно покупать, существует. Однако в выигранный ситуации может оказаться только тот, кто близок к правительству Российской Федерации, а значит, обладает всей информацией о внутренней ситуации на полуострове. Да, на сегодняшний день Крым вошел в состав России, но я бы повременил с покупкой там домика на берегу моря или участка земли, пока не закончился переходный период и определенная неразбериха с документами. А этот период, полагаю, продлится достаточно долго. Хотя, конечно, всегда можно найти документы на недвижимость в архивах и доказать, кому принадлежит тот или иной объект.

Может получиться и так, что человек приобретет недвижимость, а документы, которые выдадут на нее регистрирующие органы полуострова, будут оформлены по каким-то «старым правилам», в результате правоустанавливающий документ может быть не признан Росреестром, Минюстом. И окажется, что имеющийся у вас на руках документ просто бумажка.

Но самый большой риск — спорные объекты. То есть те, на которые по украинским законам не было окончательного решения и не определен хозяин. Приобретая такую недвижимость, можно будет ввязаться в гражданский спор на годы. А таких спорных объектов может быть выставлено на продажу немало. Ведь в последние годы бизнес-недвижимость подверглась рейдерскому переделу, переходя из одних рук в другие. Дисконт, который может быть оговорен, покажется очень привлекательным, однако он не оправдывает реального риска.

Я бы посоветовал потенциальным покупателям повременить с приобретением крымской недвижимости.

## АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

# Бюджетами не вышли

Минфин РФ планировал и дальше сокращать объем финансовой поддержки субъектам, но, видимо, осознав всю сложность ситуации, в которой они оказались, решил пересмотреть свою политику. Отметим, что субсидии, о которых говорит Антон Силуанов, выделяются регионом профильными федеральными ведомствами. Многие эксперты считают, что необходимо пересмотреть не только объем финансирования, но и критерии, на основании которых министерства принимают решения о выделении средств. Нынешняя методика распределения субсидий вызывает много вопросов, поэтому не факт, что Тверская область выиграет от их

увеличения. И найдутся ли в региональном бюджете средства на софинансирование?

А вот сокращение социальных расходов, о котором упомянул Антон Силуанов, в нашем регионе уже идет. Видимо, с целью оптимизации (хотя в правительстве Тверской области утверждали, что заботятся о соблюдении правил пожарной безопасности) в этом году были закрыты пять домов-интернатов малой вместимости для пожилых людей. К сожалению, в правительстве региона не подготовили экономического обоснования и внятного объяснения этого решения, что вызвало недовольство общественности. Волонтеры пытались отстоять интернат в поселке Овсище

Вышневолоцкого района, но их попытки не увенчались успехом. Такие ситуации не редкость и для других регионов. Получается, что власти в субъектах могут получить карт-бланш на продолжение подобной политики?

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко предложила более крутые меры по спасению регионов. По ее мнению, необходимо объявить мораторий на передачу субъектам новых финансовых обязательств по федеральным программам, а также пересмотреть существующую систему распределения налогов. По данным Матвиенко, доля доходов, оставшихся в регионах, за последние годы устойчиво снижалась и сейчас составляет менее 50%.

Спикер отметила, что 25% всех доходов необходимо направлять на развитие. Она поддержала предложение о возвращении регионального налога с продаж. Напомним, что он был введен в конце 90-х годов. Каждый субъект имел право устанавливать свой размер налога, но не более 5%. Он перестал действовать с 2004 года.

— То, что началось обсуждение этой идеи, — хороший знак. На мой взгляд, все нынешнюю систему распределения налогов необходимо пересмотреть кардинальным образом. Она не дает регионам стимула для развития, — отметил генеральный директор завода «Квант», председатель Совета руководителей предприятий при администрации города Твери Николай Пашуев. — По моему мнению, все налоги должен со-

бирать регион, а уже затем какой-то оговоренный процент отдавать на федеральный уровень.

Но бюджетная и налоговая системы не могут быть пересмотрены в одночасье. Обсуждение, систематизация и реализация многочисленных предложений может занять продолжительное время, а спасать регионы нужно уже сейчас. Валентина Матвиенко предложила очень действенную меру — резко сократить чиновников региональных представительств федеральных структур. Так, по данным Росстата РФ на декабрь 2013 года, в Тверской области трудилось 9694 чиновника, из них 4410 — сотрудники федеральных ведомств. Для сравнения: в исполнительной власти региона работает всего 1560 человек.

**Василий СТЕКЛОВ**