



**РОССИЙСКИЙ
АВТОТРАНСПОРТНЫЙ
СОЮЗ (РАС)**

127051, Москва,
Большой Каретный пер., дом. 21, стр. 1
Тел.: (495) 622-00-09
E-mail: secretariat@ras-info.ru
www.ras-info.ru
Иск. №РАС-112 -ис
«14» 01 2025

Председателю Правительства
Российской Федерации

М.В. Мишустину

Уважаемый Михаил Владимирович!

Последние 10 лет одной из самых острых проблем развития общественного транспорта является хроническое бюджетное недофинансирование контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – контракт).

В соответствии с пунктом 1 постановления Правительства РФ от 11 октября 2016 г. № 1028 Минтранс России издал приказ от 20.10.2021 № 351, которым установил Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта (далее – НМЦК).

Применение данного Порядка для государственных и муниципальных заказчиков носит обязательный характер. Однако в значительном количестве случаев он не соблюдается. При этом первоначальная НМЦК, определенная в соответствии с установленным Порядком, снижается до лимита бюджетных обязательств независимо от предусмотренного контрактом объема работ.

Такие действия заказчиков крайне негативно сказываются на состоянии общественного транспорта. Прежде всего это проявляется в росте дефицита водителей в связи невозможностью обеспечить конкурентный уровень заработной платы. Дефицит водителей, в свою очередь, приводит к существенным переработкам и постоянным срывам установленного расписания движения транспортных средств. Кроме того, в условиях недофинансирования перевозчики вынуждены «экономить» на обновлении парка, а также на выполнении обязательных требований в области безопасности дорожного движения и транспортной безопасности.

Все это приводит к ухудшению качества транспортного обслуживания населения, влечет существенные риски причинения вреда жизни и здоровью граждан и лишает транспортные компании стимулов к развитию бизнеса.

Минфин России, Минтранс России и Генеральная прокуратура РФ признают указанные действия заказчиков нарушением федерального законодательства.

Так, 2 февраля 2024 года Минфин России и Минтранс России опубликовали совместное письмо №№ 24-01-07/9128, АК-ДЗ-22/2123, которым подтвердили обязательность применения установленного Порядка определения НМЦК, а также представили рекомендации по порядку определения НМЦК в случае, если рассчитанная в соответствии с установленным Порядком НМЦК превышает лимит бюджетных обязательств.

В течении 2024 года органами прокуратуры принимались меры по устранению указанных нарушений, направленные в первую очередь на увеличение размеров бюджетного финансирования в целях приведения расчета НМЦК в соответствии с установленным Порядком.

Однако данные меры оказались недостаточными.

В соответствии со сведениями, размещенными на официальном сайте Единой информационной системы в сфере закупок, в течение 2024 года доля закупок с нарушениями установленного Порядка определения НМЦК не опускалась ниже пятидесяти двух процентов, а НМЦК, определенная в соответствии с установленным Порядком, снижалась до лимита бюджетных обязательств в среднем более чем в 2,6 раза. Такое снижение наблюдалось в 74 из 78 субъектов Российской Федерации, в которых применяется контрактная система. При этом общий объем недофинансирования превысил 160 млрд рублей (см. приложение).

Все это свидетельствует о том, что одними только мерами принуждения к соблюдению федерального законодательства проблему недофинансирования контрактов решать невозможно. Поэтому необходимо изыскать дополнительные источники бюджетного финансирования.

Кроме того, в случае заключения контрактов на срок свыше одного года у перевозчиков возникают убытки, связанные с тем, что фактические расходы на выполнение предусмотренных контрактом работ, как правило, существенно превышают прогнозные значения, учитываемые при определении НМЦК.

При этом несмотря на то, что законодательство о контрактной системе допускает повышение цены контракта, если его выполнение на ранее согласованных условиях становится невозможным, случаи такого повышения носят единичный характер опять-таки в связи с отсутствием источников бюджетного финансирования.

Нельзя не отметить, что в последние годы Правительство Российской Федерации оказывает существенную поддержку субъектам Российской Федерации в части обновления парка общественного транспорта. В стране успешно реализуется ряд государственных программ, в рамках которых федеральные средства направляются на субсидирование части расходов на приобретение подвижного состава.

Однако, на наш взгляд, обновление парка общественного транспорта не решает главной проблемы – недофинансирования транспортных компаний.

Новые транспортные средства быстро стареют, особенно в условиях нехватки денежных ресурсов на выполнение регламентных работ по их технической эксплуатации. Поэтому по истечении 5-7 лет они скорее всего превратятся

«в металлом» и мы опять окажемся перед той же проблемой, на решение которой были направлены государственные программы.

В этой связи полагаем, что главными задачами государственных программ должно быть стимулирование не обновления парка, а обеспечения экономически обоснованного текущего финансирования общественного транспорта, в первую очередь посредством соблюдения установленного Порядка определения НМЦК. Тем более, что в этом Порядке уже учтена инвестиционная составляющая. Поэтому его соблюдение позволит не только компенсировать текущие эксплуатационные расходы транспортных компаний, но и обновлять парк общественного транспорта.

Полагаем, что такое стимулирование может осуществляться посредством предоставления субъектам Российской Федерации из федерального бюджета субсидий на компенсацию части расходов на финансирование контрактов. При этом должны соблюдаться следующие правила:

1) предоставление субсидий оформляется соглашением, заключаемым Минтрансом России с уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

2) субсидии предоставляются в отношении контрактов со сроком действия не менее 12 месяцев, выставленных на торги по начальной (максимальной) цене, определенной в соответствии с установленным Минтрансом России Порядком. С этой целью контракты должны проходить соответствующую экспертизу, осуществляемую Минтрансом России или подведомственным ему государственным учреждением;

3) субъект Российской Федерации обязан принять на себя обязательства по ежеквартальному пересмотру в установленном Минтрансом России порядке цены заключенного контракта, в случае превышения индекса потребительских цен, средней заработной платы и (или) средней цены на топливо, указанных в официальных данных региональных управлений Росстата, планируемых значений, которые учитывались при расчете начальной (максимальной) цены контракта;

4) субсидии предоставляются в пределах лимита, установленного в отношении соответствующего субъекта Российской Федерации. По предварительной оценке, для большинства субъектов Российской Федерации такой лимит достаточно установить в размере 13 - 19% от суммы налога на прибыль организаций, собираемой в соответствующем субъекте Российской Федерации и зачисляемой в федеральный бюджет;

5) субсидии предоставляются ежеквартально на основании сводных отчетов субъектов Российской Федерации о фактической оплате отдельных этапов исполнения контрактов;

6) размер субсидии устанавливается дифференцированно в отношении контрактов, предусматривающих оставление платы за проезд пассажиров в распоряжении подрядчика (нетто-контракты) или перечисление ее заказчику, т.е. в доходы соответствующего бюджета (брутто-контракты). Например, 50% от оплаченной заказчиком стоимости этапа исполнения нетто-контракта и 35% от оплаченной заказчиком стоимости этапа исполнения брутто-контракта (эти размеры определены с учетом необходимости обеспечения соразмерного субсидирования

при условии, что средний размер платы за проезд пассажиров составляет не менее 30% от цены брутто-контракта);

7) субсидирование контракта прекращается в случае нарушения заказчиком данных Правил.

В целях отработки предлагаемых механизмов и оценки их эффективности для обеспечения экономически обоснованного финансирования общественного транспорта представляется необходимым проведение соответствующего эксперимента в 3-5 субъектах Российской Федерации сроком на 10 лет.

Прошу Вас рассмотреть вопрос о целесообразности предлагаемых мер и в случае положительного решения дать поручение Минтрансу России представить в Правительство Российской Федерации детальный план по их реализации.

Приложение: на 1 л.

с уважением

Президент



О.И. Старовойтов

Карачун Сергей Михайлович
(495) 622 00 09

**Сводные результаты мониторинга закупок работ, связанных с
осуществлением регулярных перевозок, за 2024 год**

Месяцы	Количество закупок		Количество заказчиков - нарушителей	Среднее снижение НМЦК, раз	Недофинансирование, млн. руб.
	всего	из них с нарушениями			
январь	330	183 (55,5%)	79	3,8	3145,7
февраль	517	271 (52,4%)	77	3,5	4482,3
март	689	399 (57,9%)	98	3,2	17135,0
апрель	473	269 (56,7%)	87	4,1	6557,1
май	545	314 (57,6%)	89	2,6	7248,3
июнь	489	310 (63,4%)	93	5,9	11643,2
июль	378	233 (61,6%)	71	4,6	10179,7
август	468	244 (52,1%)	70	10,3	25566,0
сентябрь	462	285 (61,7%)	74	1,5	10373,5
октябрь	574	361 (62,9%)	84	1,7	12470,5
ноябрь	1281	901 (70,3%)	187	2,3	33760,2
декабрь	1713	1146 (66,9%)	298	2,6	18194,9
В целом	7580	4690 (61,9%)	646	2,6	160756,4

Примечания:

1) к нарушениям отнесены случаи применения заказчиками порядка определения НМЦК, не предусмотренного приказом Минтранса России от 20.10.2021 N 351, или снижения рассчитанной в соответствии с данным порядком НМЦК до лимита бюджетных обязательств без соразмерного сокращения объемов закупаемых работ;

2) источник: сведения о закупках, размещенные на официальном сайте Единой информационной системы в сфере закупок;

3) под недофинансированием понимается разница между НМЦК, определенной в соответствии с приказом Минтранса России от 20.10.2021 N 351, и фактически установленной НМЦК исходя из лимита бюджетных обязательств