

Передел транспортного рынка: кто выиграет, а кто останется за бортом

В Красноярском крае снова говорят о транспортной реформе. Слово «реформа» здесь звучит уже не первый год, но теперь разговоры перешли в фазу конкретных планов. Повод для перемен очевиден: износ подвижного состава, нехватка кадров, жалобы пассажиров и постоянные конфликты между городом и перевозчиками. Система общественного транспорта в крае буксует, и власти решили, что латать дыры больше бессмысленно.



Автор: Алёна Штерн
Фото из альбома
**"Красноярск.
Транспорт"** ©
Фотобанк "RuBabr"

Сегодняшняя модель перевозок проста: каждый частный перевозчик живёт за счёт выручки от проданных билетов. Чем больше людей в автобусе — тем больше денег. На первый взгляд логично, но в реальности эта схема давно перестала работать. В Красноярске почти половина автобусов превысила свой срок службы. Они ломаются, чадят и выходят из строя, а новых машин никто не покупает. Зачем вкладываться, если вложения не окупятся?

Чтобы хоть как-то свести концы с концами, перевозчики экономят на всём. Не выпускают автобусы на линию в неприбыльные часы, игнорируют убыточные маршруты, не нанимают кондукторов, оставляя водителей

работать за двоих. В итоге пассажир ждёт автобус по полчаса, толкается в салоне и платит всё больше. После недавнего повышения тарифов люди открыто возмущаются: платить приходится за услугу, качество которой только падает.

Счётная палата края и председатель комитета по экономике Заксобрания Егор Васильев предложили другой вариант — перейти на так называемые брутто-контракты. Это когда перевозчик получает деньги не от пассажиров, а из бюджета. Город платит за километраж, то есть за то, что автобус просто вышел на линию и проехал установленный маршрут в нужное время и с соблюдением расписания. Сколько людей он при этом перевёз — неважно.

Смысл в том, чтобы лишить перевозчиков мотивации гоняться за прибылью любой ценой. Пусть работают спокойно, обновляют парк, не срывают график, не устраивают гонок и не простаивают по десять минут на остановке в ожидании «толпы». Все риски по сбору платы за проезд берёт на себя город. Пассажир по-прежнему платит за билет, но деньги идут в казну, а не в карман водителю или хозяину маршрута.

Если верить теории, это должно навести порядок. Автобусы начнут ходить по расписанию, даже если в салоне всего два пассажира. Город сможет контролировать качество, а перевозчик — спокойно работать, не опасаясь, что завтра потеряет маршрут.

Звучит почти как спасение, но на деле всё не так гладко. В нескольких российских городах подобные реформы уже пробовали. И далеко не везде это закончилось успехом.

Во-первых, такой переход требует огромных денег. Выручка от пассажиров никогда не покрывает тех сумм, что город обязан выплатить перевозчикам по контрактам. Чтобы поддерживать систему, придётся ежегодно добавлять из бюджета миллиарды. Для Красноярска и края это может оказаться неподъёмной нагрузкой. То есть платить за автобус начнёт не только пассажир, но и каждый налогоплательщик.

Во-вторых, брутто-контракты не гарантируют улучшений. Пример — Новокузнецк. В 2020 году там подписали контракт с петербургской компанией «ПитерАвто» на десять лет. Первое время действительно стало лучше: новые автобусы, красивые остановки, чёткое расписание. Но прошло несколько лет, и всё вернулось на круги своя. Машины начали ломаться, интервалы нарушаются, люди жалуются, а власти теперь грозят разорвать договор и вызвать силовиков. Бумага всё стерпит, а на деле качество опять упало.

Третья проблема — судьба местных перевозчиков. Чтобы выиграть брутто-контракт, нужно сразу выставить парк новых автобусов, пройти кучу проверок, внедрить электронную систему учёта. Для маленьких компаний это неподъёмно. Они просто не потянут по деньгам и документам. А вот крупные федеральные игроки вроде того же «ПитерАвто» — вполне. В результате весь рынок могут занять несколько гигантов, а местные предприниматели останутся без работы.

На заседании комитета краевой министр транспорта Андрей Зотин обратил внимание именно на этот риск. По его словам, если пустить на рынок федеральные компании, то местные перевозчики просто вылетят. Это значит, что в крае исчезнет конкуренция и гибкость. Если крупная фирма сорвёт контракт или уйдёт с рынка, заменить её будет некем.

Но депутат Егор Васильев с этим категорически не согласен. По его мнению, защищать надо не бизнес, а пассажиров.

«Крупные компании имеют лучшую экономику. За счёт масштаба они могут оказывать услугу дешевле, чем маленькая фирма. Если мы понимаем, что такая модель даёт более низкую себестоимость, то логично её использовать», — заявил он.

С одной стороны, в словах Васильева есть логика: пассажиру всё равно, кто везёт — главное, чтобы вовремя и удобно. С другой — практика показывает, что крупные игроки не спешат держать марку. Получив контракт на десять лет, они начинают экономить на всём, потому что уверены в своём положении. А пассажир остаётся крайним.



Автор: Алёна Штерн
Фото из альбома
**"Красноярск.
Транспорт"** ©
Фотобанк "RuBabr"

Для обычного человека смысл всех этих изменений один: будет ли наконец нормальный транспорт. Чтобы автобус не опаздывал, не ломался на каждом перекрёстке, чтобы в салоне не воняло солёной и не приходилось часами ждать на морозе. Если новая система действительно заставит перевозчиков соблюдать расписание и обновить парк, значит, всё не зря.

Но есть и другая сторона. При брутто-контрактах основная ответственность ложится на муниципалитет. Город должен не только платить, но и постоянно контролировать исполнение договоров, следить за техническим состоянием машин, вести учёт, принимать жалобы. Если чиновники с этим не справятся — система развалится, как это уже было в других регионах. А платить придётся всё равно.

Более того, если местных перевозчиков вытеснят с рынка, это ударит по занятости. Водители, механики, диспетчеры — все они работают у небольших частных фирм. Когда придут «федералы», часть людей просто потеряет работу. Новые компании привезут свой персонал, а старых специалистов оставят за бортом. Это тоже часть картины, о которой пока говорят неохотно.

Автор: Анна Моль © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, КРАСНОЯРСК 👁 515
11.10.2025, 14:16 📌 1

URL: <https://babr24.com/?IDE=283459> Bytes: 6711 / 6070 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Красноярском крае и Хакасии:
krasyar.babr@gmail.com

Автор текста: **Анна Моль**.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

Календарь

Зеркала сайта