

*Предложения участников пятой международной конференции
«Автобусостроение – 2014»*

г.Москва, ОАО «АСМ-холдинг»

8 октября 2014г.

**«Комплекс мер, необходимых для стабилизации в работе
автобусостроения России»**

В течение 2014 года Правительство Российской Федерации предприняло целый ряд шагов, направленных на стимулирование автомобильного производства: установлен преференциальный режим для отечественных производителей в системе государственного и муниципального заказов, с сентября возобновлена работа программы по утилизации автомобилей, в октябре подписано постановление и выделены средства на субсидирование закупок газомоторной техники, с 1 января 2015 года вступает в силу запрет на использование автобусов с правосторонним расположением рулевого управления.

Тем не менее, одни эти меры не способны приостановить падение производства автомобильной техники в стране. Так, за первые 9 месяцев 2014 года выпуск легковых и грузовых автомобилей сократился, соответственно, на 8,2 и 21,4%. Но хуже всего обстоят дела с производством отечественных автобусов массой свыше 5 т, которыми осуществляется основная масса пассажирских перевозок: за указанный период их выпуск уменьшился более чем на треть, и по итогам 2014 года указанных автобусов будет изготовлено порядка 10-11 тыс. против 15,7 тыс. в 2013 году и 19,4 тыс. в 2012 году. Таким образом, уже сегодня можно констатировать, что за два последних года изготовление автобусов сократилось почти в два раза!

Чтобы вернуться к росту автобусного производства, необходимо уже в 2015 году принять комплекс мер:

1. Продлить действие государственной программы закупки газомоторной техники: формирование с ее помощью значительных по численности парков газомоторных автобусов в самых разных городах страны подтолкнет создание в них инфраструктуры в виде газонаполнительных станций, тем самым открыв дорогу широкомасштабной газификации как индивидуального, так и коммерческого автотранспорта.

2. Возобновить программу утилизации автобусной техники и программу софинансирования ее приобретения.

3. Обеспечить выделение средств по программам, названным в п. 1, 2, не позднее первого квартала 2015 года.

4. Разработать и принять программу по выводу из эксплуатации автобусов, эксплуатируемых более определенного срока, который целесообразно установить первоначально в 25 лет, а затем, с интервалом в два года, снизить сначала до 20, а затем – до 15 лет.

5. Повысить доступность приобретения автобусов по лизинговым схемам путем компенсации покупателям части процентной ставки.

6. С целью расширения возможностей пассажирских перевозчиков по обновлению подвижного состава, а также с целью повышения безопасности и эффективности работы общественного транспорта, в кратчайшие сроки разработать и принять федеральный закон «О требованиях к пассажирским перевозчикам и используемым ими транспортным средствам», в котором следует предусмотреть:

- единые требования к конструкции и оснащению подвижного состава, используемого в пассажирских перевозках;

- единые требования к пассажирским перевозчикам;

- единый минимальный тариф на перевозку пассажиров;

- единые требования к процедуре выделения маршрутов перевозчикам (минимальный срок предоставления маршрута в 5 лет и т.д.).

ОАО «АСМ-холдинг» при участии Объединения автопроизводителей России и ведущих российских производителей автобусов готово принять участие в подготовке данного законопроекта.

По поручению конференции,

Заместитель генерального директора,
Заместитель Председателя комитета по
предпринимательству в автомобильной
сфере ТПП Российской Федерации

А.С.Ковригин