

КОНЪЮНКТУРА

ТРАНСПОРТ

Езжай туда, не знаю куда?

Нужна ли городу Единая маршрутная сеть, и как она повлияет на перевозки и работу отрасли

Много говорилось о том, что с 1 апреля 2015 года в Перми заработает новая схема работы городского транспорта — Единая маршрутная сеть. Как сообщает «Коммерсантъ — Прикамье», сегодня в мэрии рассматривается вопрос о переносе сроков внедрения схемы на 1 июня. Тем временем дискуссия на эту тему продолжается.

О работе городского транспорта побеседовали эксперты: экс-руководитель департамента дорог и транспорта Перми Олег Боровик и генеральный директор МУП «ПермГорЭлектротранс» (ПГЭТ), депутат Пермской городской думы Александр Филиппов. В роли модератора и интервьюера выступил научный руководитель Центра дорожной информации Михаил Якимов

— **Насколько необходимо было пересматривать маршрутную сеть? Полезно или вредно «перетряхивать» отрасль?**

Олег Боровик:

— Город живёт, развивается, откуда-то люди ушли, где-то производства открыли, где-то закрыли. Необходимо обеспечивать перевозку населения. Я сейчас говорю не о том, чьи это обязательства: власти, бизнеса. Обеспечение перемещений горожан — это необходимость.

Александр Филиппов:

— Считаю, что изменения маршрутной сети носят по большей части косметический характер. Сделаны они для удобства горожан. Каких-то революционных новшеств эта сеть не предполагает.

Точно не появятся такие места, где будет ходить только один вид транспорта, чтобы в случае аварии на сети не образовался транспортный коллапс. Везде предусмотрены дублирующие маршруты, автомобильный транспорт. Просто на каких-то участках его количество будет сокращено.

В последние 10 лет упор делался на развитие автобусных перевозок. Это поставило городской электротранспорт на грань выживания. Однако сегодня руководство города приняло принципиальное решение: развивать электрический транспорт. Поэтому ряд изменений маршрутной сети даёт приоритеты городскому электротранспорту.

— **А то, что это именно новая маршрутная сеть? Можно предположить, что есть старая, но она не годится...**

Александр Филиппов:

— Изменение маршрутной сети всегда оправдано тем, что возникают новые микрорайоны, площадки под застройку, как следствие — новые пассажиропотоки. Задача администрации — оперативно реагировать на все изменения. Есть сложившаяся маршрутная сеть. Если по итогам её работы станет понятно, что требуются дополнительные изменения, они будут внесены. Ничего страшного в этом я не вижу.

Более того, сеть обязательно будет меняться в связи с созданием новых производств, новых центров притяже-

ния. Задача департамента дорог и транспорта Перми — сделать маршрутную сеть максимально удобной. Поэтому я уверен, что для пассажиров эти изменения носят положительный характер.

Олег Боровик:

— Я бы действовал так: проанализировал бы существующую маршрутную сеть. Если она устраивает три четверти горожан, оставил бы её, проведя конкурс на обслуживание.

Далее так: построили микрорайон, или появилась потребность в организации дополнительного маршрута, сделали его, выставили на конкурс, разыграли. Прошёл срок. Бизнесмен, обслуживающий какой-то маршрут, понимает, что он ему больше не интересен, к примеру, по причине упавшей доходности. Он приходит в департамент транспорта и показывает, что было раньше, что стало теперь. Затем стороны о чём-то договариваются, и к следующему конкурсу вносятся изменения.

Возможен другой вариант: разделить обязательства муниципалитета и предпринимателя. Власть разрабатывает сеть, чтобы обеспечить перемещение населения. Всё остальное делает бизнес без компенсаций и дотаций.

— **Сейчас мы идём именно по такому пути. Заявили новую сеть и привлекаем туда перевозчиков. Вы — перевозчик. Выскажите главные опасения, если они есть.**

Олег Боровик:

— Есть ряд маршрутов, которые существуют только на бумаге. Значит, сегодня никто не знает, как поедет пассажир. На данный момент это как нерождённый ребёнок. Бизнесмен, который заявился на конкурс и выиграл, должен получить ряд договоров, в том числе договор на компенсацию убытков, выпадающих доходов и прочее. В документации написано, что это должно произойти в течение пяти дней. Но эти договоры сейчас не дают.

— **Перевозчики не понимают, что они выигрывают?**

Олег Боровик:

— Перевозчики в это пока и не играют! Все знают о том, что муниципалитет провёл 31 конкурс. Результаты же есть только по 11. Возник некий люфт. Департамент говорит, что выставит неразыгранные маршруты ещё раз. Но если снова никто не заявится? Начнут искать крайнего. Между тем всё просто: как можно заявляться на то, чего ты не знаешь?

— **Александр Егорович, с вашей точки зрения, как изменения отразятся на перевозчиках? Почувствуют ли они какие-то неудобства либо, наоборот, найдут положительные стороны?**



ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ

Александр Филиппов:

— С точки зрения количества маршрутов и пути их следования ситуация для перевозчиков кардинально не поменялась.

Другой разговор — новые принципы проведения конкурсных процедур. Депутаты Пермской городской думы приняли чёткие, понятные критерии для перевозчиков, заявляющихся на маршруты. Год выпуска транспортного средства, его экологический класс, низкопольность. Один из параметров — использование газомоторного топлива. Это необходимо в связи с реализацией программы российского правительства. Критерии были приняты и устоялись по итогам прохождения всех необходимых судебных инстанций.

Новые правила — сигнал для перевозчиков: для получения преимуществ при распределении маршрутов необходимо обновлять подвижной состав. Очевидно, что новое транспортное средство всегда в приоритете. И если подвижной состав перевозчика обновлён, он получает преимущества при распределении маршрутов. — **На ваш взгляд, Олег Александрович, новая маршрутная сеть и новые конкурсные процедуры принесут положительные результаты? Например, улучшение автобусного парка или его увеличение. Или, напротив, ситуация ухудшится?**

Олег Боровик:

— Именно конкурс и конкуренция стимулируют перевозчиков к решительным действиям и инвестициям в отрасль. Я знаю, что на сегодня закуплено и привезено в город около 80 новых автобусов российского производства, которые планируется выставить на новые маршруты.

Можно предположить, что пострадают те перевозчики, которые в прошлом делали ставку на автобусы импортного производства.

— **С вашей точки зрения, какой выбор есть у перевозчиков? Есть парк автобусов, он не может стоять...**

Олег Боровик:

— Я думаю, что в большинстве своём они пойдут по пути председателя

комиссии по оптимизации бюджетного городского пассажирского транспорта Павла Германовича Ширёва — организуют «сотый маршрут».

— **То есть, по вашему мнению, некоторые перевозчики перейдут в разряд нелегальных?**

Олег Боровик:

— Конечно.

— **Как отнесутся к появлению нелегальных маршрутов остальные перевозчики, которые добросовестно вышли на конкурс и победили в нём?**

Олег Боровик:

— Естественно, будут суды. Добросовестные перевозчики останутся недовольны существующим процессом. Они будут видеть, что нелегалы отбирают у них пассажиров, а значит, и деньги. Мы войдём в значительный по объёму вал судебных исков к организатору перевозок с требованием либо легализовать маршруты и заявить их на конкурс, либо принять меры для ликвидации этих маршрутов.

— **Что бы вы делали на месте руководителя департамента в сегодняшней ситуации, когда перевозчики не идут на маршруты, часть маршрутов не разыгрывается и так далее?**

Олег Боровик:

— Скорее всего, зафиксировал бы те маршруты, которые всё-таки разыграны на конкурсе. Дальше постарался бы вернуться к старой сети и привлекать в дальнейшем перевозчиков только на те маршруты, что уже были накатаны и отработаны. То есть я бы сделал шаг назад. Думаю, такое решение и будет принято. И 1 апреля не будет новой Единой маршрутной сети, а будет «полуновая» или «престарелая» — с маршрутами и из старой, и из новой.

Однако необходимо понимать, что такое новая маршрутная сеть. В ней есть маршруты, которых в принципе не было раньше. И если на них никто не заявился, кто же будет там работать?

Подготовила
Карина Турбовская