

Дмитрий Фёдоров: Главная цель — удобство для пассажиров

Депутат Пермской городской думы — о необходимости изменений в отношениях с городскими перевозчиками

Тема пассажирских перевозок в Перми не теряет своей актуальности на протяжении многих лет. Конечно, если сравнивать работу городского транспорта лет 10 назад и сейчас, мы увидим серьёзные улучшения. Тем не менее недовольство у пассажиров остаётся. Есть претензии к маршрутной сети, качеству обслуживания, системе оплаты. Администрация Перми и депутаты Пермской городской думы на протяжении последнего года активно внедряют изменения в систему работы транспорта. О том, как идёт эта работа, рассказывает депутат Дмитрий Фёдоров.

Дмитрий Александрович, вы входите в рабочую группу по развитию отрасли пассажирских перевозок в городе Перми. Почему, на ваш взгляд, назрела необходимость реорганизовать работу этой системы?

— Сегодня перед городом остро стоит задача повышения качества перевозок. Этого можно добиться в первую очередь за счёт упорядочения взаимоотношений с перевозчиками.

Во-первых, требуется повысить надёжность работы транспорта, чтобы мы больше не слышали о «бешеных автобусах».

Во-вторых, нужно создать прозрачную систему финансирования: сегодня никто не можетнятно описать экономику отрасли и, соответственно, сказать, сколько она требует дотаций.

Наконец, нужно создать удобную для пассажиров маршрутную сеть. У нас не должно быть историй, когда на «выгодных» маршрутах перевозчики перевыполняют объём транспортной работы, а на тех, где пассажиропоток низкий, объём сводится к минимальному и расписание составляется неудобным для пассажиров образом.

Какие шаги для этого предпринимаются, какие предложения обсуждаются в вашей рабочей группе?

— Прежде всего нам необходимо всех перевозчиков поставить в равные экономические условия. Также нужно ужесточить контроль за их работой, а у администрации должно появиться больше механизмов воздействия на перевозчика.

Для этого сейчас в рамках рабочей группы разрабатывается проект концепции развития перевозок. Документ определит основные принципы развития отрасли. Проект разрабатывается в соответствии с новым законом №220-ФЗ, регулирующим как раз эти взаимоотношения.

На ближайшие полтора года перед администрацией и депутатами стоит «задача номер один» в этой сфере — разработать нормативную правовую базу для заключения новых контрактов с перевозчиками. После этого необходимо будет провести на нескольких маршрутах «обкатку» алгоритма работы с перевозчиком, согласно которому оплата проезда будет

перечисляться в бюджет. По итогам тестирования должны быть проведены конкурсные процедуры по всем маршрутам до 2020 года.

Этот комплекс работ направлен на приведение в нормативное состояние работы общественного транспорта.

Нормотворчество, задачи на год-полтора — всё это, как представляется, далёкие и «теоретические» перспективы. А что делается прямо сейчас?

— Уже в августе этого года депутаты будут рассматривать возможность проведения эксперимента. В конце этого года городская администрация по плану проведёт первые торги по покупке транспортной работы по новым правилам. Как раз в рамках заседания рабочей группы депутаты, представители администрации Перми и перевозчики обсуждают поэтапный план перехода к новому формату организации пассажирских перевозок.

Что это за новый формат, в чём его суть?

— Предусматривается закупка у перевозчиков так называемого автобуса. То есть город покупает определённый объём работы, за выполнение которого и будет платить бюджет. Можно провести аналогию с любой другой закупкой: поставил товар или услугу в определённом объёме — получил определённые деньги. Мы должны оказаться в ситуации, когда для перевозчика не будет иметь значения доход на том или ином маршруте.

Одновременно при оплате автобусов предполагается, что вся выручка с маршрутов пойдёт в бюджет. Это позволит оплачивать работу убыточных маршрутов за счёт более высокой выручки с прибыльных.

В этом году таким образом предполагается начать работу с перевозчиками, у которых истекает срок действия договоров. Это четыре маршрута: №3, 36, 60 и 62. Также мы обсуждаем возможность перевода на новую схему ещё шесть маршрутов: №4, 14, 27, 42, 63 и 75, перевозчики которых представили поддельные документы о соответствии автобусов экологическому классу.

Остальные контракты истекают в течение 2019–2020 годов. Поэтому переход на новый формат будет поэтап-



ным. Одновременно будем учитывать все возможные трудности, с которыми мы можем столкнуться при «разыгрывании» указанных 10 маршрутов. Таким образом, будет время, чтобы и перевозчики, и жители подготовились к изменениям.

В целом работа рассчитана до 2021 года. Но и после этого депутаты будут контролировать исполнение внедрённых новшеств в первую очередь с учётом мнения жителей.

Для перевозчиков эти изменения наверняка болезненны?

— Возможно, но до перевозчиков доводится вся информация. Они должны понимать, что эти шаги — не прихоть администрации, а обязательное исполнение законодательства. Нам важно улучшить качество перевозок в Перми.

Перевозка пассажиров — это в первую очередь социальная функция, а не просто чей-то частный бизнес. Согдняшнее недовольство пассажиров вполне обосновано: мне регулярно поступают жалобы на работу общественного транспорта, в том числе в моём округе. Это и безопасность, и техническое состояние транспорта, и качество обслуживания пассажиров. Жители пре-

красно видят, как на одной остановке водители начинают «подрезать» и обгонять друг друга, провоцируют ДТП, дерутся — да, бывало и такое. Это ненормально. Такая «борьба за пассажира» в конечном итоге приводит к тому, что водители резко тормозят, пожилые пассажиры недерживаются, падают, травмируются. Водители торопятся, не соблюдают скоростной режим, сбивают пешеходов, попадают в ДТП, выбиваются из расписания...

Словом, изменения в сфере пассажирских перевозок давно назрели. У администрации сейчас нет эффективных механизмов контроля над перевозчиками, но новый закон и новый формат торгов предусматривают их. Эта работа начата своевременно, и она направлена на приведение сферы в порядок.

На заседаниях рабочей группы я также акцентирую внимание департамента дорог и транспорта на том, что департамент должен брать на себя функцию контроля над качеством подвижного состава. Как минимум, при проведении торгов одним из основных критериев должна стать «экологичность» транспорта. Сейчас в Перми средний возраст автобусного парка составляет 13 лет. Это неплохой показатель в срав-

нении с другими городами, но однозначно необходимо сокращать «возраст» транспорта. Многие перевозчики уже освоили газомоторную технику, поэтому я считаю, что при проведении конкурсов требования в этой части также должны быть ужесточены.

Есть ли предварительные подсчёты, сколько сможет сэкономить бюджет на новых «правилах игры»?

— Предположительно, это приведёт к экономии бюджета до 300 млн руб. Правда, при условии повышения тарифа до 25 руб. Однако мы понимаем, что повышение тарифа должно сопровождаться повышением качества обслуживания. Именно поэтому в последние годы тариф держится на уровне 20 руб. Должен быть жёсткий спрос с перевозчика за каждую потраченную пасажиром копейку.

Высвободившиеся средства мы сможем направить на обновление существующей инфраструктуры городского транспорта. Это и остановки, и трамвайные пути, и опоры контактной сети и т. д. Особенно важно приводить в порядок трамвайные пути: только около 30% из них сегодня находится в удовлетворительном состоянии. На рабочей группе

я говорю о том, что необходимо уже сейчас формировать программу реконструкции путей и выносить её на рассмотрение думы.

Дмитрий Александрович, пассажиров едва ли интересует, по какой схеме проводятся торги, да и бюджетная экономия, скажем честно, не совсем понятна каждому из нас. Жителей интересует одно — удобство перемещения по городу за приемлемые деньги.

— Совершенно согласен. Все наши действия направлены именно на это. Рассматривая новую модель работы, мы говорим и о маршрутной сети, которую необходимо пересматривать. Нужно создавать транспортно-пересадочные узлы, где пассажиры могли бы совершать бесплатные пересадки и с минимальными затратами времени и средств добираться до нужных районов и микрорайонов.

В свою очередь, это невозможно без внедрения в Перми единой электронной транспортной карты, которая будет использоваться для оплаты проезда на разных видах общественного транспорта: в автобусе, трамвае, троллейбусе. Это позволит не только ввести пересадочную систему, но и развивать систему внедрения современных проездных билетов. Например, в зависимости от частоты поездок на общественном транспорте пассажир может «записать» на карту различные проездные билеты, с разными сроками действия и разной стоимостью. Здесь главное преимущество для пассажира — экономия денег при оплате проезда в сравнении с оплатой проезда наличными. Также пассажир сможет экономить и время при покупке билета.

Внедрение единой системы электронной оплаты проезда позволит повысить привлекательность общественного транспорта ещё и за счёт того, что многие пассажиры предпочутт наличной оплате электронную.

Администрация уже представляет различные варианты внедрения такой карты, они пока прорабатываются. Сейчас сложность в том, что в городе работает несколько систем учёта пассажиропотока и оплаты проезда. Всё это должно быть синхронизировано.

На трамваях и троллейбусах уже введена система бесплатных пересадок, протестирована возможность оплаты проезда банковскими картами, но этого недостаточно. Систему необходимо развивать на всех видах общественного транспорта.

Словом, главная цель всех преобразований в отрасли — экономия и удобство пассажиров.