

АКЦЕНТЫ

ТРАНСПОРТ

Готовность номер один

С 1 мая стартует эксперимент на 10 автобусных маршрутах Перми

Дмитрий Енцов

Городские власти запускают тестовый режим работы новой маршрутной сети. В горадминистрации уверяют, что к эксперименту всё готово, несмотря на то что поставщик автобусов для МУП «Пермгорэлектротранс», компания Volgabus, не выполнил обязательств. Перевозчики говорят, что подставили плечо мэрии, поскольку у городского водителя в «час икс» не оказалось нужного количества единиц техники, соответствующей высоким требованиям, которые мэрия фактически сама для себя и установила.

Перекраивание маршрутов

Новая маршрутная сеть общественного транспорта будет запущена в следующем году. В тестовой версии система начнёт работать 1 мая. В ней будут участвовать 10 маршрутов: №3, 7, 9, 11, 23, 34, 36, 46, 60, 62. На многих из них поменяются либо траектории движения, либо конечные станции.

Среди 10 пробных маршрутов появится и один абсолютно новый маршрут — №11 (МУП «Пермгорэлектротранс»), который будет следовать от остановки «Микрорайон Парковый» до остановки «Микрорайон Садовый».

На всех вышеперечисленных маршрутах вводится право одной бесплатной пересадки в течение 40 минут. Пересадка также может быть с указанных автобусов на электротранспорт. Под исключение попадают автобусные маршруты №34 и 60. Для них время на пересадку продляется до 60 минут.

Помимо этого, 1 мая стартует процесс упразднения троллейбусов. Первым прекращает движение маршрут №13. Новый автобусный маршрут №11 призван заменить его.

Экспериментальный период продлится до 31 января 2020 года, после чего будет дана оценка эффективности новой системы.

Проблемный Volgabus

Вместе с тем запуску новой транспортной модели мешает нехватка подвижного состава для муниципального перевозчика МУП «Пермгорэлектротранс». Всего под отчёт муниципального предприятия должны были поступить 85 новых автобусов Volgabus. К 29 апреля у ПГЭТ в наличии были 20 газомоторных автобусов и 15 — дизельных, при общей потребности в 85 единицах.

Недовольство задержкой со стороны поставщика вылилось в угрозу наложения штрафов. 22 апреля администрация Перми начала претензионную работу в отношении производителя автобусов Volgabus. «Ответственность производителя за срыв поставки 65 дизельных автобусов и неисполнение контракта в части оснащения подвижного состава, работающего на газомоторном оборудовании, возникла с 22 апреля. Несмотря на то что 20 автобусов, работающих на газомоторном топливе, были поставлены в пол-

ном объёме, по условиям контракта они должны быть полностью оборудованы, что в срок до 20 апреля сделано не было. В связи с этим штраф за каждый день просрочки составляет 55 тыс. руб. по газовым автобусам и 162 тыс. руб. по дизельным автобусам, которые так и не доставили в Пермь. В случае неисполнения контракта с производителя будет удержано обеспечение в размере 22,6 млн руб. по газовым автобусам и 65,7 млн руб. по дизельным автобусам», — сообщили в горадминистрации.

В любом случае МУП пришлось срочно решать проблему и искать автобусы «на стороне». На помощь пришло ГУП «Мосгортранс», которое предоставило в аренду муниципальному предприятию 20 автобусов марки «ЛиАЗ», соответствующих необходимым техническим требованиям. Подвижной состав прибыл в Пермь в середине прошлой недели.

Кроме того, в горадминистрации сообщили, что достигнута договорённость с пермскими перевозчиками о заключении агентского договора о предоставлении подвижного состава для обслуживания маршрутов. Они предоставили ещё 25 автобусов, то есть к 29 апреля в распоряжении муниципального предприятия было минимум 80 автобусов.

Стоимость аренды подвижного состава в администрации не раскрывают. На аналогичный вопрос депутатов Пермской городской думы на пленарном заседании на прошлой неделе заместитель главы Перми Людмила Гаджиева, курирующая транспортную отрасль, не ответила. Она лишь заявила, что штрафы, которые будут предъявлены производителю Volgabus, будут выше, чем стоимость аренды автобусов, поэтому она надеется, что «эти затраты мэрия отобьёт».

По информации директора НП «Единый союз перевозчиков» Михаила Ухвата, свои автобусы «Пермгорэлектротрансу» предоставили те перевозчики, которые ранее работали на экспериментальных маршрутах, в частности на маршрутах №36 и 60 (напомним, теперь их будет обслуживать МУП «Пермгорэлектротранс»). Причём они фактически сами и будут работать на линии с 1 мая. «Насколько я знаю, арендное соглашение подразумевает, что перевозчик будет сам выходить на маршруты со своими водителями и кондукторами, а также сам будет нести затраты на



ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ

заправку, мойку и техобслуживание», — отметил Михаил Ухватов.

По его словам, переговоры с перевозчиками проходили достаточно сложно, так как в Перми нет автобусов, которые могли бы простаивать. Перевозчики сами постоянно используют их на своих маршрутах, и им совершенно невыгодно отдавать часть своего парка. На вопрос о стоимости аренды Ухватов ответил, что, по логике, это должна быть стоимость лизинга автобуса (примерно 300 тыс. руб.) «плюс какая-то копеечка».

Один из предпринимателей, перевозчик Александр Стерлягов, который как раз предоставил часть своего автопарка муниципальному предприятию, отказался назвать точное количество единиц и подчеркнул, что у предпринимателей есть автобусы, которые не используются. По крайней мере, лично он не будет «ущемлён» предоставлением части своего парка. Относительно условий аренды он заметил, что они не уведут в минус, но особо заработать тоже не дают. Получается, что частники подставили плечо горадминистрации, говорит один из собеседников.

В сложившейся ситуации с задержкой поставки со стороны Volgabus МУП фактически оказалось бы на грани провала эксперимента, так как у города не оказалось нужного количества автобусов, соответствующих высоким требованиям, которые он фактически сам для себя и установил.

В городском департаменте дорог и транспорта подчеркнули, что срок аренды автобусов составит от двух месяцев. Переговоры с поставщиком автобусов Volgabus продолжаются.

Жёсткие требования

Одной из главных проблем стартовой реформы перевозчики считают слишком жёсткие техтребования к подвижному составу. Среди них — возраст автобуса не более 10 лет, 100%-ная низкопольность, экологический класс «Евро-5». На переходный период предполагается более «мягкий» вариант:

половина парка должна иметь экологический класс «Евро-4», возраст техники не должен превышать 12 лет, она должна быть предназначена в том числе для перевозки маломобильных категорий пассажиров (так называемые полунизкопольные автобусы).

На прошедшем 25 апреля форуме прокуратуры Пермского края «Законный бизнес без барьеров» заместитель руководителя УФАС по Пермскому краю Николай Хаснуллин сообщил, что, по данным управления, в Перми работают около 70 частных перевозчиков с общим автобусным парком на 1,2 тыс. единиц. Но из-за новых техтребований большинство автобусов им не соответствуют. «Если посмотреть на автопарк, который есть у участников этого рынка услуг, можно обнаружить, что всем требованиям администрации соответствуют только 110 из 1,2 тыс. автобусов. При этом перевозчики, которые обращаются в УФАС, говорят, что три года назад они обновили автопарк и закупили автобусы, которые тогда были нужны городу. Они вложили в это большие деньги, которые до сих пор не окупались», — заявил Николай Хаснуллин.

Один из собеседников «Нового компаньона» из числа частных перевозчиков рассказал, что, по его информации, требованиям возраста, класса экологичности «Евро-5» и 100%-ной низкопольности на данный момент соответствует ещё меньшее количество автобусов — не более 50. И если экспериментальный период ещё можно «пережить», то к следующему году, когда новые требования распространятся на весь автопарк, ситуация может стать катастрофической.

Департамент дорог и транспорта парирует: новые техтребования диктует не муниципальное законодательство, а федеральное, в частности закон №220-ФЗ.

Перевозчики надеются, что по истечении девяти месяцев эксперимента администрация согласится на некие технические послабления. Например, разрешит постепенно обновлять автопарк во время действия контракта, а не к моменту начала торгов.