

Городской общественный транспорт: как создать условия развития

П. А. БЕРЛИН, председатель совета Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Городской электрический транспорт» (ОООР «ГЭТ»)



Качественный скачок в развитии транспортных систем городов вполне возможен. Чтобы он произошел, в первую очередь необходимо на законодательном уровне признать социальный приоритет общественного транспорта, закрепить ответственность за качество пассажирских перевозок за органами власти и обеспечить равные условия всем перевозчикам.

Прошедший в Москве в июне 2012 г. Международный семинар «Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности» показал, насколько обострены транспортные проблемы в городах России и как велико наше отставание в сфере городского транспорта от развитых стран. Стоит заметить, что, судя по мировому опыту, источник проблемы кроется не в недостаточном финансировании, а в неумении рационально использовать средства, направив их на реализацию наиболее эффективных решений.

За рубежом

По словам директора Управления по планированию транспорта холдинга по управлению дорожным движением (г. Цюрих) Д. Брухвилера, в Швейцарии, стране с одним из самых высоких в мире уровнем доходов населения, общественный транспорт используется очень активно. 40 % населения приобретает дисконтные карты для оплаты проезда на общественном транспорте, 7 % покупают общегосударственный годовой проездной билет, действующий во всех городах страны без ограничений количества поездок. При этом, несмотря на узкие улицы в центрах старинных городов, транспортных заторов на дорогах Швейцарии практически не наблюдается. Высокая доля пользователей городским общественным транспортом — результат целенаправленной политики Швейцарии по созданию качественного общественного транспорта с низкой стоимостью проезда. Значительные субсидии на общественный транспорт выделяются из соображений экономии: считается, что если бы не субсидиро-

вался общественный транспорт, затраты на обеспечение передвижений индивидуального автотранспорта были бы в несколько раз выше.

В ряде городов Европы и США ликвидируют автомобильные эстакады в центрах городов, преобразуют плоскостные парковки в озелененные пешеходные пространства, создают привлекательную систему общественного транспорта.

Выгоды очевидны

На перевозку 18 тыс. пассажиров в час легким рельсовым транспортом (современным трамваем) требуется всего 1 полоса, автобусом или троллейбусом — 3–4 полосы, индивидуальным автотранспортом — около 18 полос. В последнем случае инфраструктура требует не только разовых капитальных, но и существенных эксплуатационных затрат. В среднем эксплуатационные затраты на инфраструктуру для общественного транспорта будут в 3–5 раз ниже, чем для индивидуальных автомобилей. Кроме того, с развитием общественного транспорта сокращаются социальные издержки от изъятия ценных земель, экологическое загрязнение, число ДТП.

Верная стратегия развития транспортных систем городов сегодня очевидна любому квалифицированному специалисту: общественному транспорту и пешеходам — приоритет и высокие стандарты качества городской среды, индивидуальному автотранспорту — жесткое финансовое регулирование и контроль в рамках пространства, где он функционирует наряду с общественным транспортом (это присутствие индивидуальных автомобилей ни в коей мере не должно нарушать интересы пассажиров и пешеходов).

Ответственность не узаконена

Переход на общественный транспорт произойдет тогда, когда каждый решит оставить автомобиль дома и отправится на работу общественным транспортом. Возможен ли такой шаг сегодня? Стоимость проезда с одной пересадкой будет заведомо ниже, чем на индивидуальном автомобиле. Однако сейчас время отправления автобуса, как правило, заранее неизвестно, время прибытия непредсказуемо, уровень комфорта существенно ниже ожидаемый, информацию о маршрутах и тарифах можно узнать только непосредственно на месте («места» тоже надо узнавать методом распросов). Из-за столь низкого качества обслуживания уровень перевозок по сравнению с 1995 г. снизился: в трамвае — на 72 %, троллейбусе — на 74 %, автобусе — на 47 %. Рост демонстрирует только метрополитен, который благодаря сравнительно высокому качеству работы составляет конкуренцию персональному автомобилю.

Чтобы регулировать качество транспортной системы, необходим новый закон, так как существующий Закон о защите прав потребителей в отношении транспорта не работает: в России юридически не закреплено даже понятие «транспортная система», и претензии предъявлять некому.

Правовое регулирование ответственности перевозчика перед пассажиром в городском сообщении также требует совершенствования. Например, п. 13 ст. 34 «Ответственность перевозчика, фрахтовщика» Устава автомобильного и городского электрического транспорта закрепляет ответственность лишь «за задержку отправления транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении». Таким образом, если применить эту норму к городским перевозкам, пассажиру могут возместить 3 % стоимости проезда за каждый час задержки, т. е. за часовое опоздание пассажир получит буквально копейчную компенсацию.

Между тем городской транспорт — это общественная услуга, предоставляемая органами власти гражданам так же, как уличное освещение. Жители не разыскивают фирму, которая обслуживает конкретный фонарный столб, — им важно освещение города, качество дорог и транспортной системы в целом. Это единые общественные ресурсы, качество которых нельзя оценивать по фрагментам.

Как показывает опыт стран с рыночной экономикой, обеспечить качество и конкурентоспособность общественного транспорта может только единый организатор перевозок, который выступает от лица органов власти городской агломерации и несет ответственность перед жителями за качество транспортной системы.

Планирование и прогноз — функции власти

Транспортная система должна быть таковой, чтобы пользоваться ею было максимально просто и удобно. Для этого требуются:

- единая схема маршрутов всех видов транспорта;
- координированное расписание;
- единый тариф на перевозку «от двери до двери» (без подсчета количества пересадок);
- гарантия беспрепятственного движения общественного транспорта (выделенные полосы и обособленные трамвайные пути);
- гарантия комфорта (определяемого допустимыми затратами);
- сочетание высокого качества обслуживания и низкой конкурентоспособной (по отношению к индивидуальному автотранспорту) цены.

Конкуренция перевозчиков развивается в отношениях «перевозчик — организатор перевозок». Перевозчик по расписанию, определенному организатором перевозок, выпускает на линию транспортные средства и получает плату за их использование (независимо от количества пассажиров). Чтобы была возможность сократить время пересадки, рассчитать взаимовлияние маршрутов и распределить нагрузку между ними, необходимо скоординировать расписание движения всего транспорта в городе. Кроме того, с учетом планов по градостроительному развитию территории на основе транспортного моделирования должна быть разработана маршрутная сеть. Очевидно, что ни один коммерческий перевозчик не сможет потратить десятки миллионов рублей на разработку такой транспортной моде-



ФОТО: ОЛЕГ СОЛОВЬЕВ

ли и собрать необходимую исходную информацию о застройке и расселении горожан, а затем согласовать интересы граждан, органов власти и прочих перевозчиков.

При планировании сети происходит выбор технологий (в соответствии с которыми традиционно выделяются виды транспорта): рельсовый путь, контактная сеть, электротранспорт с автономным источником питания, тоннель или эстакада для общественного и прочего транспорта. Эффективность различных видов транспорта определяется не только технологиями, но и пассажиропотоком. Ответственность же за прогноз потоков могут нести только органы власти, так как именно они управляют всеми факторами, влияющими на пассажиропоток: маршрутной сетью, сочетанием маршрутов общественного транспорта, тарифами на проезд и парковку, градостроительными планами по использованию территории, развитию спортивных и торговых объектов, а также по жилой застройке.

Прорыв реален

Для сокращения затрат на городские пассажирские перевозки и обеспечения устойчивого развития городов необходимы следующие шаги:

- признать основной целью развития городского транспорта высокое качество перевозок при низком тарифе для пассажиров;
- обеспечить пассажирам получение достоверной информации об услугах перевозчиков и качестве данных услуг;
- определить заказчиком, ответственным за качество, органы власти города или региона, исполнителем — частный бизнес, перевозчиков (по ито-

гам конкурса за право обслуживания маршрута), выпускающих подвижной состав с целью получения прибыли от города;

- гарантировать перевозчикам абсолютное равенство условий;
- весь сбор проездной платы направлять в городской бюджет, затем из бюджета оплачивать городской заказ на пробег общественного транспорта — так же, как оплачивается городское освещение и ремонт дорог.

Частные инвестиции и государственно-частные предприятия придут в отрасль только в том случае, если перечисленные требования будут закреплены законом об организации транспортного обслуживания населения в городах, если перспективы развития транспортных систем и видов транспорта будут утверждены генеральным планом, если будут приняты единые маршрутные сети и расписания, созданы модели транспортных систем городов для дальнейшей работы проектировщиков, перевозчиков и городских властей. Тогда жителям городов станут доступны преимущества электротранспорта: экономичность, экологичность, движение по выделенной линии, высокая скорость и плавность хода. Эти технологии долгое время не удавалось интегрировать в рыночный механизм из-за длительных сроков окупаемости инвестиций, необходимости сложной координации и долгосрочного планирования.

Таким образом, быстрое решение транспортных проблем городов вполне реально в рамках существующего бюджета, а в перспективе расходы на транспортные системы (индивидуальный и общественный транспорт) даже сократятся.