

# Общественный транспорт в крупных городах России: перспективы развития

Л. М. ЛИПСИЦ, директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ



**Доступность и востребованность услуг общественного пассажирского транспорта для населения — важнейший фактор, влияющий на качество жизни. Происходящие в России преобразования предъявляют новые требования к уровню согласованности всех сфер жизнедеятельности города, в том числе в системе пассажирских перевозок в крупных городах.**

Пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает более 85% трудовых и бытовых поездок населения в городском и пригородном сообщении и входит важнейшей составной частью в городскую инфраструктуру.

Между тем в больших российских городах в последние десятилетия нарастает несбалансированность между спросом и предложением на транспортные услуги. Такой дисбаланс устраняется, если население предпочитает общественный транспорт личному. Предполагаемая загруженность улиц в этом случае представлена на рис. 1.

Однако наша жизнь характеризуется обратной ситуацией: существует приоритетное стремление к индивидуальным поездкам (самостоятельно или с водителем), а поездки на общественном транспорте считаются непрестижными.

Почему так происходит? Почему на пассажирском транспорте общественные интересы входят в противоречие с личными?

Выявив и проанализировав причины этого явления, можно подготовить рекомендации и разработать программы по повышению привлекательности для населения пассажирского транспорта и, как следствие, по разгрузке улично-дорожной сети города от легковых автомобилей.

Первая причина непопулярности общественного транспорта — постоянно увеличивающиеся затраты времени на поездки. Например, в Москве за 10 лет среднее время поездки по городу возросло до 65 минут, что в 1,5 раза превышает нормативную длительность. Вследствие уличных заторов число выходов из графика движения наземного общественного транспорта (на время более 30 мин) увеличилось в 10 раз. Возника-

ющие пробки на дорогах вызывают психологическую и социальную напряженность, нарушают нормальный ритм жизни, ухудшают экологическую обстановку. Конечно, неизбежны и сопутствующие проблемы, например затруднение работы служб экстренного реагирования.

Вторая причина — низкая комфортность передвижения на общественном транспорте вследствие его сверхнормативной перегруженности и технической отсталости подвижного состава (узкие двери, высокие ступеньки, отсутствие кондиционеров и т. д.).

Для решения этих задач нужны особые подходы. Необходимо создать и развивать современную транспортную систему, в основе которой лежат интегрированные транспортные процессы. Под интегрированными транспортными процессами понимается совокупность функционирования всех видов общественного транспорта, обслуживание населения на основе единых стандартов по согласованным графикам движения с использованием общих пересадочных пунктов. При этом проездные документы должны быть унифицированы и максимально удобны для использования пассажирами всех социальных групп.

Для внедрения интегрированных транспортных систем перед Министерством транспорта стоит задача формирования соответствующих законодательных актов.

На начальном этапе решения комплекса задач необходимо обеспечить приоритетные условия движения наземного пассажирского транспорта. Одновременно с повышением скорости движения нужно увеличить количество единиц подвижного состава и сократить интервалы в расписании. Эти меры принесут положительные результаты и в части снижения наполнения транспортных средств, и в части увеличения производительности подвижного состава.

В Париже после аналогичных действий количество частных автомо-

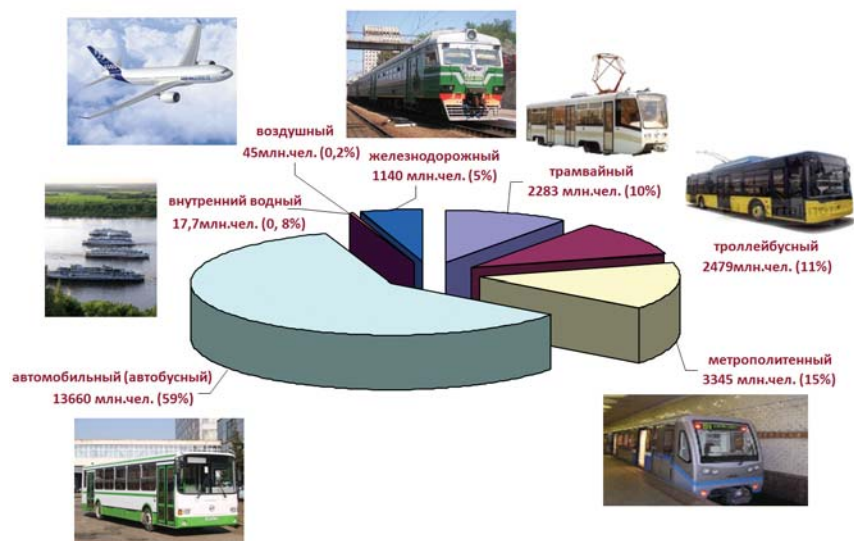


Рис. 1. Существующее положение. Удельный вес перевозок пассажиров по видам транспорта

билей на улицах через три года сократилось на 10 %. И этот показатель продолжает расти: люди в автомобилях видят, что автобусы беспрепятственно движутся по выделенной полосе, минуя пробки. А это убедительный аргумент в пользу общественного транспорта. Сегодня в Париже, несмотря на 14 линий метрополитена, 370 выделенных полос.

Первые шаги в этом направлении уже сделаны в Москве, Санкт-Петербурге, Казани.

Трудно переоценить значение внеуличных видов городского пассажирского транспорта (традиционного метрополитена, легкого метро, современного трамвая, монорельса).

Метрополитен является важнейшим социальным объектом для городов-миллионников России. Сегодня метрополитены действуют и развиваются в семи городах: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске. Строительство метро ведется в трех городах: Омске, Челябинске, Красноярске.

В городах с развитой сетью линий метрополитена этому виду транспорта пока нет альтернативы. Семь действующих метрополитенов перевозят четверть (25 %) всех пассажиров в городском сообщении России.

Вместе с тем плотность линий одного Московского метрополитена, наиболее протяженного в России, составляет всего 0,25 км/кв. км, что в два раза меньше, чем в Нью-Йорке, в четыре раза меньше, чем в Лондоне, и в 10 раз меньше, чем в Париже.

В то же время интенсивность эксплуатации Московского метрополитена самая высокая в мире (рис. 2).

С учетом высокой капиталоемкости строительства внеуличного транспорта и растущей потребности в его развитии средств субъектов Российской Федерации на эти цели явно недостаточно. Об этом свидетельствуют многочисленные обращения субъектов и администраций городов, в которых строится или развивается метрополитен.

Министерство транспорта планомерно и обоснованно защищает свою позицию по развитию метрополитенов как основного вида транспорта общего пользования в столичных и крупных городах России.

В настоящее время Минтранс России разрабатывается проект Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта». Данный законопроект призван восполнить правовой пробел в регулировании



Рис. 2. Перевозки пассажиров на метрополитене

отношений в сфере функционирования, развития и строительства метрополитенов и других видов внеуличного транспорта.

Законопроект также закрепляет необходимость развития и строительства метрополитенов и других видов внеуличного транспорта в крупных городах Российской Федерации, их роль и место в общем объеме городских пассажироперевозок.

В условиях плотной городской застройки вполне оправдано строительство монорельсовой системы. Это экологичный и бесшумный вид транспорта, его строительство экономически обосновано.

Монорельсовая транспортная система имеет значительные преимущества при прокладке трасс через парки, русла рек, над линиями железной дороги.

В России сейчас действуют или проектируются другие современные системы пассажирского транспорта, предназначенные для массовых перевозок: скоростной трамвай, легкорельсовый транспорт (мини-метро).

Уникальный объект представляет собой «метротрам» — скоростной трамвай в г. Волгограде, обеспечивающий высокую скорость сообщения (30 км/ч), надежный и комфортабельный вид транспорта. Следует отметить относительно низкую стоимость строительства и эксплуатации «метротрама».

В Санкт-Петербурге подготовлено технико-экономическое обоснование проекта сооружения линии нового вида пассажирского транспорта «Наземный экспресс». Проект предусматривает создание принципиально нового подвижного состава, соединяющего в себе преимущества трамвая и автобуса. В частности, при сохранении общей

трамвайной конструкции движение осуществляется на пневматическом ходу, а направление задается одним центральным рельсом. Производство данного подвижного состава планируется на базе российских предприятий, что существенно снизит его стоимость.

В Москве альтернативой системе метрополитена может стать малое железнодорожное кольцо. Сегодня Малая окружная железная дорога используется для грузовых транзитных перевозок между всеми 10 магистральными железнодорожными направлениями столицы. Протяженность кольца составляет 54 км, на линии действуют шесть мостов и один туннель, железнодорожных переездов нет.

В зоне тяготения Малой окружной дороги проживают более 1,2 млн человек.

Проектом предусматривается сооружение 30 новых пассажирских платформ длиной 200 м каждая, рассчитанных на прием шестивагонных составов.

На 19 станциях планируется организовать транспортно-пересадочные узлы с пересадкой на другие виды городского транспорта, девять из них будут соединены со станциями метрополитена: дорога пересекает практически все радиальные линии метро. С кольца можно будет пересечь на электрички, т. е. попасть почти на все направления Московской железной дороги.

Железнодорожные станции, расположенные на Малой окружной железной дороге, планируется соединить со станциями скоростного трамвая и объединить с радиальными линиями железной дороги. Предполагается, что по Малой окружной железной дороге будет перевозиться порядка 900 тыс. пассажиров ежедневно.

Следует подчеркнуть, что повышению эффективности работы общественного транспорта и всей автотранспортной отрасли способствует довольно активно внедрение и использование информационных систем и технологий. Этому в немалой степени способствует реализация Федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система».

Еще один, на наш взгляд, важный аспект, которому необходимо уделять пристальное внимание, — это обеспечение доступности общественного транспорта.

В целях выполнения государственной программы «Доступная среда» при формировании заявок на получение субсидий предусматривали приобретение за счет этих средств автобусов и троллейбусов в низкопольном исполнении, а также оснащенных специальными устройствами для перевозки инвалидов-колясочников. Эти меры повысят уровень доступности пассажирского транспорта для маломобильных граждан.

В рамках решения задач по развитию общественного транспорта необходимо решать вопросы допуска хозяйствующих субъектов к осуществлению регулярных перевозок на маршрутах городских и пригородных сообщений. Перед органами власти с каждым годом все острее стоит вопрос о необходимости сдерживать рост перевозок, выполняемых несанкционированными перевозчиками.

Законодательство Российской Федерации относит решение вопросов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения (кроме межрегионального и международного), к компетенции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Сегодня на рынке пассажирских перевозок сложились два сегмента. Это сегмент так называемых коммерческих перевозок, т. е. перевозок, осуществляемых без бюджетного финансирования, и сегмент социально важных перевозок, при осуществлении которых применяются регулируемые тарифы и все виды льгот и преференций, установленные для отдельных категорий граждан. Эти перевозки финансируются бюджетами субъектов и муниципальных образований.

Темпы роста численности коммерческого парка микроавтобусов значительно опережают таковые объектов транспортной инфраструктуры, которые в крупных городах используются

со значительным превышением пропускной способности.

В целях нормализации ситуации Минтранс России разрабатываются положения проекта Федерального закона «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам».

Одним из решений является замена микроавтобусов автобусами средней и большой вместимости.

Существует еще одна проблема пассажирского транспорта, которую нужно решить как можно скорее. Это ситуация в сфере легкового такси. Сегодня этот вид автотранспортной деятельности оказался доступным практически любому водителю, которому достаточно лишь зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя. Никаких требований ни к водителям, ни к подвижному составу на федеральном уровне нет. Мало того, нет обязательного требования по оборудованию такси таксометрами.

В последние годы этот рынок в российских городах заполнили старые ржавые автомобили, за рулем которых сидят граждане, не имеющие должной квалификации. Что должен ждать пассажир от такой поездки? И какие поступления в бюджет можно ожидать от таких предпринимателей?

Необходимо отметить, что, согласно данным Росстата по итогам 2009 г., таксомоторные перевозки в России осуществляются всего в 17 городах и поселках городского типа, тогда как в реальности даже в самых отдаленных райцентрах любого российского региона можно всегда поймать такси.

Поэтому органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления предстоит большая и кропотливая работа по разработке и принятию местных нормативных правовых актов по организации транспортного обслуживания населения, устанавливающих механизмы административного регулирования рынка городского пассажирского транспорта.

Необходимо остановиться на вопросе заказных перевозок. Основная проблема в этом сегменте перевозок — множество вновь появившихся перевозчиков, осуществляющих перевозки под видом заказных. На практике заказные перевозки осуществляются по тем же маршрутам с такой же категорией пассажиров, что и регулярные, но вне рас-

писания и с меньшей стоимостью проезда.

В сфере заказных перевозок появились сотни новых операторов. В то же время уведомили о начале перевозочной деятельности лишь несколько десятков из них.

Минтранс обратился в Правительство Российской Федерации с предложением о необходимости внесения дополнений в Федеральный закон № 294 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» в части установления требования по уведомлению об осуществлении заказных перевозок для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые такие перевозки уже осуществляют, а также внесения соответствующих изменений в Кодекс об административных правонарушениях.

В заключение стоит вернуться к решению проблем транспортного обслуживания крупных российских городов на примере Москвы.

По убеждению Минтранса России, планировать работу городского общественного пассажирского транспорта необходимо в соответствии:

- с основными направлениями развития Москвы;
- с социально-экономическими показателями развития города, включая прогноз численности населения, численности трудоспособного населения, занятого в экономике и других сферах трудового приложения;
- с распределением жилищных фондов, общественной и производственной застройки по территории города, в том числе по кольцевым транспортным зонам;
- с прогнозами развития Московской области, в том числе ближайших пригородов;
- с анализом закономерностей передвижения населения по транспортной системе, включая объемы пассажироперевозок, дальности поездки пассажиров и другие характеристики за последние пять лет.

Уверен, что реализация перечисленных мероприятий создаст благоприятные условия для решения транспортных проблем, положительно скажется на экономике, дорожно-транспортной обстановке, экологической ситуации, здоровье граждан.

Мы готовы к обсуждению любых предложений, направленных на совершенствование работы пассажирского транспорта.