

Реформа наземного городского транспорта в Москве

Итоги первого года работы

В. Кузьмина



Редакция журнала «Автомобильный транспорт» постоянно информирует читателей о состоянии дел в сфере общественного пассажирского транспорта, публикует актуальные материалы и новости из различных российских регионов. Но в последнее время особое внимание вызывает город Москва, где проводится реформа наземного городского транспорта, предусматривающая перевод коммерческих перевозчиков на новую схему работы по государственным контрактам.

Прошел год с начала перехода к новой модели управления. Каковы же предварительные итоги? На этот и другие вопросы нашего корреспондента отвечает заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Дмитрий Валентинович Пронин.

– Дмитрий Валентинович, расскажите, пожалуйста, какова основная цель проводимой реформы и какие задачи поставлены для ее достижения?

В августе исполнился год с момента массового перехода частных перевозчиков на работу по государственным контрактам. Деятельность частных перевозчиков стала строго контролироваться Правительством Москвы. Контракт устанавливает прозрачные правила для всех участников рынка.

В задачи реформы наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ) входит: обеспечение пассажиров безопасным и современным комфортабельным транспортом, возможность использования всех билетов и льгот, а также возможность беспрепятственной по-



Д. Пронин

садки пассажиров пенсионного возраста и маломобильных граждан.

– Что уже сделано и что еще предстоит сделать в рамках этой реформы?

В Москве маршрутные такси всегда ассоциировались с небезопасным и неудобным видом транспорта. Коммерческие маршрутки были небезопасны для пассажиров и других участников дорожного движения. Не было централизованного контроля за скоростью и соблюдением ПДД. Частные перевозчики использовали старые, разбитые транспортные средства, зачастую игнорировали технический осмотр подвижного состава и медосмотр водителя, пренебрегали страхованием жизни и здоровья пассажиров; работали по завышенным тарифам; работа водителей в рейсах не отслеживалась, проездные билеты выдавались зачастую только по требованию пассажира.

Реформа наземного городского пассажирского транспорта, проведенная в 2016 году, навела порядок в работе перевозчиков. Мы разработали новую маршрутную сеть, которая действует по принципу «один маршрут – один перевозчик».

– Понятно, что все проводимые мероприятия направлены, прежде всего, на улучшение качества обслуживания пассажиров. С какими трудностями пришлось столкнуться в первоначальный период внедрения новой модели?

На этапе внедрения новой модели нам пришлось решить несколько задач. Во-первых, необходимо было информировать москвичей о нововведениях. Чтобы москвичи смогли построить свой маршрут с учетом всех изменений, на остановках были наклеены информационные плакаты, где обозначены все замены маршрутов. Также мы раздавали пассажирам карманные справочники с информацией обо всех изменениях, новых номерах автобусов и их расписании. Сегодня работа новых маршрутов тщательно контролируется сотрудниками ГКУ «Организатор перевозок», проводятся регулярные совещания, на которых обсуждается текущий статус работы маршрутов.

Подвижной состав выводился на маршруты поэтапно, и на каждом этапе корректировался в соответствии с существующим пассажиропотоком. В августе 2016 года все

автобусы заработали на маршрутах в полном объеме. На сегодняшний день пассажиропоток на маршрутах частных перевозчиков с момента их перехода на работу по государственным контрактам вырос в 2,5 раза.

Второй основной трудностью стали нелегальные перевозчики, продолжившие свою деятельность без разрешительных документов. Рынок нелегальных пассажирских перевозок криминализован. Они не платят налоги, работают только с наличными, набирают сомнительный персонал, не отвечают за качество своих услуг. Как правило, у таких компаний не организован ни технический осмотр транспорта, ни медицинское освидетельствование водителей.

– Осуществляется ли мониторинг отзывов пассажиров, учитывается ли их мнение?

Наша ежедневная работа по развитию маршрутной сети включает исследования общественного мнения. Опросы жителей, проведенные институтом МАДИ, показали, что пассажиры в целом положительно оценивают результаты реформы НГПТ: 75% опрошенных отмечают удобство оплаты проезда (действие городских билетов), комфорт в пути (удобные сиденья, меньше шума, работает кондиционер), 78% высоко оценили состояние и удобство транспорта. Обращения москвичей учитываются, чтобы сделать транспорт более комфортным и удобным.

Уровень транспортного обслуживания на маршрутах коммерческих перевозчиков вырос. На это указывают показатели пользования маршрутами новой модели:

- около 1 миллиона пассажиров пользуются маршрутами новой модели по будним дням;

- доля льготных пассажиров составляет более 40%;

- за время работы маршрутов новой модели перевезено более 290 млн пассажиров, в частности, 126 миллионов льготных пассажиров.

Уже за первый год работы общественного транспорта по новой модели пассажиры высоко оценили нововведения на наземном городском транспорте и стали принимать активное участие в развитии транспортной инфраструктуры города.

– Как отнеслись к реформе коммерческие перевозчики? Что им пришлось изменить в своей деятельности, чтобы стать полноправными участниками рынка пассажирских перевозок в Москве? Какие основные требования отражаются в государственном контракте?

– Приоритетной задачей реформы наземного городского транспорта было интегрировать автобусы частных перевозчиков в единую транспортную систему города. Они должны работать на всех городских маршрутах по единым стандартам и единым тарифам.

Те компании, которые посчитали условия интересными для себя, готовые работать прозрачно, ориентироваться на качество, участвовали в конкурсах. В свою очередь перевозчики получают стабильное финансирование на 5 лет.

В новых государственных контрактах особое внимание уделяется обеспечению необходимого количества автобусов на маршрутах. За недовыпуск подвижного состава перевозчик несет ответственность вплоть до расторжения с ним контракта.

В рамках реформы установлены требования к водителям автобусов. Для безопасности пассажиров води-



Государственный контракт устанавливает прозрачные правила для всех участников рынка



Около 1 миллиона пассажиров пользуются маршрутами новой модели по будним дням



«Один маршрут – один перевозчик»

телям запрещено останавливаться «по требованию», продавать билеты во время движения. Количество ДТП с участием автобусов частных перевозчиков существенно сократилось.

– Назовите, пожалуйста, основных крупных перевозчиков в Москве на сегодняшний день. Поменялась ли структура рынка автотранспортных услуг вследствие проведенных мероприятий, изменилось ли количество его участников?

В рамках внедрения новой модели НГПТ организованы 211 маршрутов автобуса, которые обслуживают 8 перевозчиков, работающих на основании государственных контрактов. Это ООО «Трансавтолиз», ООО «ГЕПАРТ», ООО «Таксомоторный парк № 20», ООО «Альфа Грант», ООО «Транспортная компания «РИКО», ООО «Гортакси», ООО «АвтоКарз» и ООО «Транс-Вей». Реформа сохраняет объемы рынка, существовавшие в городе ранее.

Реализация новой модели управления коммерческими перевозчиками позволила заменить малогабаритные устаревшие частные автобусы на почти 2 тысячи современных транспортных средств. При этом количество пассажирских мест на маршрутах частных перевозчиков увеличилось на 30% за счет более вместительного подвижного состава.

– Повлияла ли проводимая реформа на снижение нелегальных



На замену старым маршруткам пришли новые комфортабельные синие автобусы с логотипом Московского транспорта

перевозчиков в городе, какая работа ведется в этом направлении?

– До реформы нелегальные перевозчики в 8 раз чаще становились участниками аварий, чем транспорт, который работает официально.

На сегодняшний день в Москве практически удалось добиться ликвидации нелегального сектора перевозок. За нарушения транспортного законодательства автобусы нелегальных перевозчиков арестовывают и отправляют на спецстоянки.

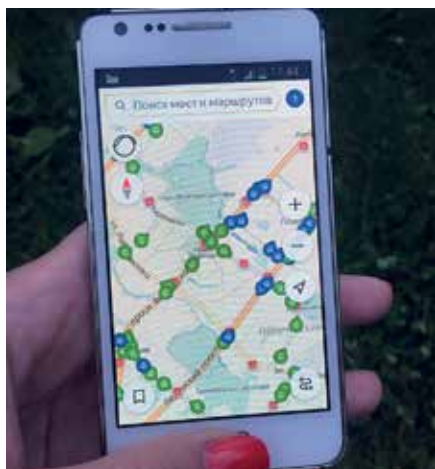
Мы благодарны за плодотворное сотрудничество Управлению ГИБДД по г. Москве, Управлениям государственного автодорожного надзора по Москве и Московской области, а также коллегам из Главного Управления МВД России по г. Москве, Управ-

ления Федеральной миграционной службы по г. Москве, МАДИ. Совместными усилиями мы ежедневно контролируем работу маршрутов наземного транспорта.

За 7 месяцев 2017 года 2,7 тыс. автобусов перемещены на штрафстоянки за нарушения транспортного законодательства. Наибольшее количество нарушений связано с отсутствием карты маршрута, лицензии на работу, недостаточной квалификацией водителей, техническим состоянием автобусов.

– Дмитрий Валентинович, расскажите о структуре управления и организации пассажирских перевозок, имеется ли в столице единая диспетчерская служба? Какое влияние оказывают современные IT-технологии на повышение качества перевозок пассажиров?

– Транспортные компании организовали собственные диспетчерские центры для контроля в режиме он-лайн за соблюдением интервалов движения и трассы маршрута. Их приоритетной задачей, особенно в начале перехода на новую модель, было скоординировать действия частных перевозчиков, которые привыкли работать без четкого графика. Теперь все автобусы оборудованы системой ГЛОНАСС, которая следит за всеми передвижениями автобуса. Диспетчеры передают сообщения водителям о необходимости снизить или увеличить скорость, чтобы они вовремя были на



Можно он-лайн увидеть свой автобус еще до выхода из дома

остановке и не отклонялись от графика. Это позволяет избежать скопления транспорта на загруженном участке. Автобусы частных отображаются в приложении Яндекс.Транспорт. Можно он-лайн увидеть свой автобус еще до выхода из дома.

Департамент транспорта уделяет большое внимание обратной связи с пассажирами. Для анализа обращений пассажиров был создан оперативный штаб, в котором участвуют представители Департамента Транспорта г. Москвы, ГУП «Мосгортранс», МосгортрансНИИпроекта, Организатора перевозок и всех частных транспортных компаний. Штаб проводит мониторинг работы автобусов, изучаются изменения пассажиропотока в течение дня, а также в зависимости от сезона. На основе этих данных и обращений москвичей рассчитывается оптимальный график движения и количество подвижного состава, и даже корректируются маршруты. Так, по просьбам пассажиров изменены 144 маршрута частных перевозчиков: на 62 маршрутах разработано более удобное расписание, на 55 – по запросам пассажиров изменена трасса, добавлено 27 новых остановок.

Таким образом, москвичи сами могут адаптировать маршрутную сеть под свои нужды и даже формировать новые маршруты. Предложения по работе автобусов можно оста-

вить через контакт-центр «Московский транспорт» по телефону +7 495 539-54-54 (короткий номер для абонентов Билайн, МТС, Мегафон, Tele2 – 3210) или на портале transport.mos.ru, а также в сервисных центрах Департамента транспорта г. Москвы (ул. Старая Басманная, 20 корп. 1; ул. 1905 года, 25).

– Безусловно, не на последнее место ставят пассажиры при оценке работы пассажирского транспорта его комфортабельность, безопасность и своевременность прибытия в пункт назначения, особенно в условиях возникновения дорожных заторов. Что делается для реализации этих трех составляющих качества перевозок?

– На замену старым маршруткам пришли новые комфортабельные синие автобусы с логотипом Московского транспорта. Новая схема взаимодействия между перевозчиками и городом позволила сконцентрироваться на качестве транспортных услуг.

Приоритетное внимание в рамках государственных контрактов уделяется повышению безопасности перевозок. Это осуществляется за счет соблюдения скоростного режима и посадки и высадки пассажиров только на оборудованных остановочных пунктах, предусмотренных расписанием движения автобусов. Перевозчики-нарушители подвергаются штрафам.

Все частные перевозчики, заключившие государственные контракты, отслеживают работу водителей при помощи диспетчерских центров. В центры поступает информация с камер видеонаблюдения и навигационной системы ГЛОНАСС. За каждым оператором закреплены несколько маршрутов, ситуацию на которых они отслеживают и в случае необходимости оперативно реагируют. Например, при поступлении сигнала с тревожной кнопки на линии операторы центра связываются с экстренными службами.

– Каковы на сегодняшний день основные требования к подвиж-

ному составу, задействованному для перевозок пассажиров, включая маломобильных групп населения? Как идет процесс обновления парка автобусов, каковы перспективы его дальнейшего развития, в том числе в рамках подготовки и проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году?

– Подвижной состав новой модели – это новые (не старше 1 года) автобусы экологического класса Евро-5. Автобусы большой и средней вместимости приспособлены для маломобильных граждан и пассажиров с колясками. Все транспортные средства коммерческих перевозчиков, работающие на внутригородских маршрутах, соответствуют единым требованиям к внутреннему и внешнему оснащению подвижного состава: единые цветовые решения, оснащение электронными табло, автоинформаторами, системой ГЛОНАСС и кондиционерами.

Внутри автобуса работает электронное табло с бегущей строкой, информирующей о времени, температуре в салоне и остановках (для слабовидящих пассажиров остановки объявляет автоинформатор). Транспорт должен быть оснащен противоскользким покрытием пола и системой климат-контроля, которая будет поддерживать комфортную температуру в салоне (осенью и зимой – не менее 12°C, весной и летом – не более 25°C). Во всех автобусах установлены современные системы пожаротушения.

За работой частных перевозчиков ведется постоянный контроль. Особое внимание уделяется медицинскому осмотру водителей. Оценивается и работа автопарка: организация пропускного режима, наличие и функционирование автомойки и ремонтной зоны.

– Дмитрий Валентинович, спасибо за ответы. Полагаю, что имеющийся на сегодня московский опыт проведения реформы наземного городского транспорта будет полезен и для других российских регионов.