

1958

55
лет

2013

В. Кузьмина



На службе у города



Мосгортранс: вчера, сегодня, завтра

Основной перевозчик пассажиров в российской столице, крупнейший в Европе единый оператор системы наземного городского транспорта – ГУП «Мосгортранс» – провел ряд торжественных мероприятий, посвященных 55-летию основания предприятия. Среди них особое внимание привлекла конференция, на которой шла речь об истории создания предприятия, дне сегодняшнем и перспективах развития в ближайшее время.

В форуме приняли участие представители ведущих отечественных и зарубежных производителей подвижного состава для городских пассажирских перевозок, специалисты в области транспорта и транспортной инфраструктуры, представители научных кругов, органов исполнительной власти, общественных организаций и ГУП «Мосгортранс».

Вчера...

Днем основания ГУП «Мосгортранс» считается 31 июля 1958 г. В этот день решением Мосгорисполкома было образовано Управление пассажирского транспорта Москвы (УПТМ) путем слияния действовавших на тот момент Трамвайно-троллейбусного управления и Управления пассажирского автотранспорта. Таким образом, все три основных вида наземного общественного транспорта г. Москвы – автобус, троллейбус, трамвай – были организационно объ-

единены в единый производственно-технологический комплекс.

Вновь образованное транспортное предприятие, наследником которого является ныне существующее ГУП «Мосгортранс», стало крупнейшим в России оператором городских пассажирских перевозок. В подтверждение этих слов приведем лишь несколько цифр.

Годовой объем перевозок УПТМ в 1960 г. составлял 2 млрд 669 млн пассажиров (72,6% от общего объема, выполняемого всеми видами транспорта в городе), парк транспортных средств насчитывал 5800 единиц (1776 вагонов трамвая, 1360 троллейбусов и 2665 автобусов).

В состав УПТМ на момент его образования входило восемь трамвайных депо, четыре троллейбусных и семь автобусных парков, Служба пути, Служба движения, Служба тяговых подстанций, четыре ремонтных завода (СВАРЗ, Троллейбусный ремонтный завод, Электромеханический инструментальный завод, Термитно-стрелочный завод) и другие подразделения.

В течение 1990–2008 гг. в структуре Мосгортранса неоднократно

происходили изменения. С 1 октября 1991 г. его преобразовали в Комитет пассажирского транспорта г. Москвы, в ведение которого передали маршрутный таксомоторный транспорт (маршрутные такси). Однако 10 февраля 1992 г. Комитет пассажирского транспорта ликвидировали,



П. Иванов

вывели из его состава предприятие легкового автотранспорта и на базе комитета образовали муниципальную компанию «Мосгортранс».

14 февраля 1994 г. МК «Мосгор-

транс» переименовали в государственную компанию «Мосгортранс», в состав которой вошли 62 предприятия.

Постановлением правительства Москвы от 21 ноября 2001 г. №928 государственная компания «Мосгортранс» была переименована в государственное унитарное предприятие «Мосгортранс» с преобразованием отдельных подразделений. Эксплуатационные и ремонтные предприятия, службы и другие подразделения получили наименование «дочернее государственное унитарное предприятие» (ДГУП), а вскоре ДГУПы преобразовали в филиалы ГУП «Мосгортранс».

В 2002 г. генеральным директором ГУП «Мосгортранс» был назначен Павел Златин, в 2004 г. – Виктор Прохоров, а в 2006-м – Петр Иванов.

В 2007 г. в состав ГУП «Мосгортранс» вошел Зеленоградский автокомбинат, а МосгортрансНИИпроект выделен в отдельное предприятие.

Такова официальная история развития этого крупнейшего московского пассажирского предприятия. Однако генеральный директор Мосгортранса Иванов Петр Валерьевич в своем выступлении на конференции не преминул отметить, что на самом деле история развития предприятия началась гораздо раньше. Ведь первая пассажирская линия конного трамвая (конка) была открыта в Москве в 1872 г., а спустя два года, в 1874 г., появились регулярные линии. Кроме того, в 1935 г. было открыто троллейбусное движение.

Сегодня...

О сегодняшнем дне Мосгортранса П. Иванов рассказал следующее.

В настоящее время в состав ГУП «Мосгортранс» входят 45 филиалов, в том числе пять трамвайных депо, семь троллейбусных парков и 18 автобусных парков, а также Филевский автобусно-троллейбусный парк. Помимо этого, в Мосгортранс входит ряд служб, обеспечивающих хозяйственную деятельность предприятия. В первую очередь это Служба движения, которая осуществляет координацию между всеми видами



Двухэтажный троллейбус. Москва, конец 1930-х годов



За последнее время возросло количество пассажиров, полностью оплачивающих свой проезд

наземного городского пассажирского транспорта и контроль за соблюдением расписания движения. Есть вспомогательные подразделения – ремонтные заводы, предприятия энергохозяйства, путевое хозяйство и Мосгортрансстрой.

Ежедневно на улицы Москвы выезжает 7400 единиц подвижного состава, который обслуживают 15 000 водителей. В день перевозится 5,5 млн пассажиров.

П. Иванов отметил, что за последний пятилетний период развития предприятия деятельность Мосгортранса проходила на уровне стабилизации тарифов в г. Москве, фактически в 2010–2013 гг. их уровень удалось сохранить на прежнем уровне. В первую очередь это удалось сделать за счет повышения эффективности деятельности самого предприятия, изменений в маршрутной сети, а также внедрения современных технологий на наземном городском транспорте и новых систем управления.

Свидетельством высокой эффективности этой деятельности является то, что при сохранении тарифа рост выручки за последние пять лет составил 39%.

Одним из основных показателей деятельности является выпуск подвижного состава на линию. То есть

такое количество транспортных средств, которое реально обеспечивает потребность москвичей и гостей столицы в пассажирских перевозках. В целом за последний пятилетний период динамика этого показателя составляла от 1,5% до 6,2% в год, количество машин, которое выходит на линию, увеличилось на 962 единицы, что фактически соответствует парку трех новых автобусных или троллейбусных предприятий. В связи с развитием районов новой жилой застройки основное увеличение подвижного состава произошло в сфере автобусного транспорта.

П. Иванов проинформировал, что за последнее время возросло количество пассажиров, полностью оплачивающих свой проезд. Одновременно, в связи с проведением активной работы по выявлению несанкционированного использования социальных карт москвича, уменьшается количество пассажиров, имеющих право бесплатного проезда. Начиная с 2011 г. было изъято 110 тыс. социальных карт, которыми пользовались несанкционированно. Соответственно это привело к снижению поездок по социальным картам и увеличению платных пассажиров.

Уменьшилось и количество пассажиров, частично оплачивающих свой проезд, в первую очередь студентов и школьников. Связано это с переходом на оплату проезда этой кате-

гории пассажиров персонифицированными карточками, то есть теперь льгота предоставляется именно тем, кто имеет право ею пользоваться. И, конечно, повлиял на этот показатель демографический спад.

В своем выступлении П. Иванов также отметил, что в городе строятся новые жилые районы, торговые центры, что неизменно приводит к изменению маршрутной сети. Помимо этого, как известно, маршрутная сеть наземного городского транспорта во многом привязана к сети метрополитена. Развитие линий метрополитена, в свою очередь, также приводит к изменению маршрутной сети автобусов, троллейбусов и трамваев. В 2012–2013 гг. были введены новые маршруты в связи с присоединением к Москве Троицкого и Новомосковского административных округов.

Особое внимание генеральный директор обратил на вопросы уровня доступности транспорта и его экологической безопасности. Он сказал, что в Москве в 2013 г. удельный вес низкопольных автобусов достигнет 84%, троллейбусов – 58% и трамваев – 10%. Это очень важный показатель, поскольку низкий пол, во-первых, обеспечивает доступность к передвижению на общественном наземном транспорте малоподвижных категорий пассажиров, а во-вторых, увеличивает скорость посадки в транспортное средство. На сегодняшний день в



В городе строятся новые жилые районы, торговые центры, что неизменно приводит к изменению маршрутной сети

техническом задании на приобретение подвижного состава имеется обязательное требование – низкий уровень пола.

По вопросу экологической безопасности П. Иванов проинформировал, что до конца текущего года в Мосгортрансе не будет автобусов с экологическим классом Евро-2 и ниже. Уровень подвижного состава с двигателем Евро-5 достигнет 27,5%, Евро-4 – 25% и Евро-3 – 47,5%. Транспортные средства ниже Евро-2 будут списаны и заменены на новый подвижной состав с двигателем Евро-5.

За последние три года в Мосгортрансе произошло беспрецедентное обновление наземного городского пассажирского транспорта. В первую очередь это касается автобусного транспорта, как наиболее массово используемого. Были получены автобусы с двигателем Евро-5, что позволило обновить подвижной состав ГУП «Мосгортранс» почти на 60%. Это новые низкопольные машины с системой кондиционирования, современной информационной системой, оборудованные датчиками GLONASS, камерами видеонаблюдения внутри кабины водителя и в салоне подвижного состава, тревожной кнопкой, датчиками учета топлива и т.д. То есть все необходимые требования к подвижному составу, учитывающие современные тенденции в мировом автобусостроении, были включены Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в технические задания для автопроизводителей. В результате сегодня Москва обеспечивается самыми современными транспортными средствами.

Не обошел в своем выступлении П. Иванов и такой важный вопрос, как социальное такси. В Москве эта служба была организована в 2002 г., и на сегодняшний день в ГУП «Мосгортранс» имеются 250 легковых такси и 70 специально оборудованных автобусов для перевозки людей с ограниченными физическими возможностями. Эта работа ведется изо дня в день и позволяет обеспечивать эту катего-

рию пассажиров специальным транспортом, который помогает сделать Москву более доступной для них.

Не менее актуальный на сегодня вопрос – выделенные полосы для движения общественного транспорта. Сегодня в Москве введено 157 км выделенных полос. По мнению П. Иванова, это та мера, которая по-



Е. Михайлов

зволила существенно облегчить работу наземного городского транспорта: скорость движения на выделенных полосах увеличилась на 15,8%, потери рейсов сократились на 24%, объем перевозок пассажиров по выделенным полосам возрос на 6,8%. Работа в этом направлении будет продолжена, она положительно оценивается пользователями общественного транспорта и положительно влияет на ка-

чество работы ГУП «Мосгортранс». В 2013 г. планируется ввод еще 40 км выделенных полос.

Завтра...

О задачах, которые стоят перед коллективом ГУП «Мосгортранс» в будущем, рассказал Михайлов Евгений Федорович, первый заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

В начале своего выступления он отметил, что сегодня перед ГУП «Мосгортранс», выполняющим перевозки населения общественным городским наземным транспортом, стоит задача к 2020 г. увеличить фактическое наличие подвижного состава на улицах Москвы на 50%.

Говоря о пассажиропотоке, Е. Михайлов подчеркнул, что сегодня в час пик 88% людей совершают свои поездки на общественном городском транспорте и только 12% – на личных автомобилях, которые создают серьезные пробки на московских дорогах.

В 2013 г. впервые за последние годы увеличился пассажиропоток на наземном общественном транспорте, что свидетельствует о выборе способа передвижения населения в пользу наземного общественного транспорта. Если сравнить июль прошлого года с июлем нынешнего, то прирост по этому показателю составил почти 15%.



Сегодня Москва обеспечивается современным подвижным составом



Сегодня в Москве проживает более одного миллиона пенсионеров

Какие же задачи в целом стоят перед системой городского транспорта в Москве? Прежде всего, это значительное улучшение исполнения расписания движения подвижным составом. По словам Е. Михайлова, сегодня соблюдение расписания остается неким мифом. И хотя вины Мосгортранса в нарушении расписания из-за возникновения дорожных пробок нет, это не является оправданием перед пассажиром, ожидающим длительное время на остановке прибытия транспортного средства. Когда человек приходит на остановочный пункт, он должен точно знать, во сколько прибудет автобус, троллейбус или трамвай, независимо от дорожной ситуации на дорогах. Это самая глобальная проблема, из-за которой горожане отказываются пользоваться наземным общественным транспортом. Все остальные факторы, даже в своей совокупности, имеют меньшее значение при выборе населением способа передвижения.

Другой важный вопрос – оптимизация маршрутной сети. До конца текущего года москвичам будет предложена измененная схема маршрутной сети. Ранее, к примеру, строились жилые массивы и только потом начинали решать возникающие транспортные проблемы. Однако в таких случаях должно проводиться предварительное транспортное пла-

нирование с обозначением маршрутов движения подвижного состава и остановочных пунктов. Маршрутная сеть должна быть максимально доступной и отвечать интересам максимального количества людей.

Еще одна задача – это сокращение интервала движения. Для этого необходимо придать общественному транспорту приоритет, создавать выделенные полосы движения.

Не менее важны взаимоотношения города и перевозчика, которые сегодня переходят на новый уровень. Город предполагает, что в дальнейшем не будут «разыгрываться» какие-то коммерческие маршруты. Компании, операторы отдельных маршрутов, Мосгортранс и все остальные будут наниматься на выполнение транспортной работы. Денежные средства от города эти предприятия будут получать именно за выполнение расписания движения. Только такая мера ответственности перевозчика, по мнению Е. Михайлова, качественно повлияет на все аспекты деятельности транспортных компаний. Соответственно, доходы перевозчика напрямую будут зависеть от того, насколько качественно им осуществляется планирование, имеется ли резерв подвижного состава на случай поломки транспортного средства и возникновения дорожных происшествий и т.д.

Помимо этого, предполагается, что все жители города, которые приобрели проездной билет, смогут использовать его на любом транспортном средстве, вне зависимости от его принадлежности, будь это Мосгортранс либо иная частная компания. Такое же право проезда должно быть предоставлено и льготной категории пассажиров.

Следующая задача – это качественное изменение подвижного состава. Он должен быть современным, комфортабельным. Возраст автобусов не должен превышать семи лет. К 2020 г. в городе доля низкопольных транспортных средств составит более 90%. Е. Михайлов напомнил, что сегодня в Москве проживает более одного миллиона пенсионеров, которые относятся к маломобильной группе населения. Поэтому особенно актуальной задачей является создание в городе так называемой безбарьерной среды.

Еще один важный аспект – удобная тарифная политика. На транспорте должна быть создана такая тарифная система, которая давала бы приоритет постоянным пользователям общественным транспортом и с экономической точки зрения и с точки зрения удобства приобретения билетов. Эта система должна быть единой для всех видов общественного транспорта города Москвы.

В заключение Е. Михайлов поздравил ГУП «Мосгортранс» с юбилеем.

Задачи, которые обозначил первый заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, весьма непростые. Но воплощение их в жизнь действительно может кардинально изменить ситуацию с транспортным обслуживанием населения российской столицы. Важная роль в качественном улучшении городских пассажирских перевозок отведена ГУП «Мосгортранс». Редакция от лица всех пассажиров желает юбиляру успехов в реализации намеченных целей и от всей души присоединяется ко всем поздравлениям, прозвучавшим в его адрес.