

Управление общественным транспортом в городе Казани

Н. Харитошкин



В 2013 году Программа развития ООН (ПРООН) и Министерство транспорта Российской Федерации запустили реализацию нового проекта Глобального экологического фонда (ГЭФ) «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России». Один из пилотных городов проекта – город Казань.

Этот проект стал первым проектом ГЭФ в России, направленным на демонстрацию низкоуглеродного развития транспортного сектора. Срок реализации проекта: 2013–2017 гг.

За последнее десятилетие многие российские города столкнулись с проблемой ухудшения условий передвижения, что во многом явилось следствием возрастающей автомобилизации и сокращающейся доли общественного транспорта в сегменте городских перевозок. При этом с момента распада СССР наблюдается тенденция сокращения роли государства

в осуществлении регулирования пассажирских перевозок.

Международным экспертным сообществом признается, что одной из наиболее эффективных мер по улучшению условий передвижения в городах являются развитие и повышение качества услуг общественного транспорта.

Но эффективное функционирование и развитие общественного транспорта возможны только при наличии нормативно-правовой базы, регулирующей управление пассажирскими перевозками, где государственному регулированию отводится ключевая роль.

В рамках проекта в этом году будет осуществлена подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в части государственного регулирования транспортного рынка перевозки пассажиров общественным транспортом по регулярным маршрутам.

Объектом данной работы будет государственное регулирование сферы перевозки пассажиров общественным городским транспортом.

В рамках работы планируется подготовить предложения, направленные

ные на реформирование государственного регулирования сферы перевозки пассажиров общественным городским транспортом в сторону централизации функции организации пассажирских перевозок администрациями городов России.

Реализация мероприятий, предложенных по итогам работы, позволит значительно повысить степень управляемости наземным городским пассажирским транспортом, в том числе с точки зрения соответствия экологическим требованиям.

Один из пилотных городов проекта – город Казань.

Общая характеристика общественного транспорта

Численность населения столицы Республики Татарстан составляет порядка 1 200 000 жителей. Общая протяженность существующей улично-дорожной сети г. Казани на начало 2015 г. составила 1847 км. На сегодня жители г. Казани обслуживаются четырьмя видами внутригородского пассажирского транспорта: автобусами, трамваями, троллейбусами и метро. Транспортная сеть состоит из 62 автобусных маршрутов, 11 троллейбусных маршрутов и 6 трамвайных маршрутов, функционирует одна линия метрополитена из 10 станций. Среднесписочное количество подвижного состава таково: автобусов – 893 ед., трамваев – 107 ед., троллейбусов – 210 ед. Протяженность маршрутов равна для автобусов – 1231 км, трамваев – 154,4 км, троллейбусов – 271,3 км, метро – 17,3 км.

Практически весь город покрыт автобусными маршрутами. В совокупной маршрутной сети наземного транспорта насчитывается всего 10 км трамвайных линий, которые не дублируются автобусными и троллейбусными маршрутами, и всего 6 км троллейбусных линий, которые не дублируются маршрутами автобусов и трамваев. В действительности эти небольшие отрезки трамвайной и троллейбусной сети фрагментарны и обслуживают незначительное в



Все автобусы города имеют фирменный красный цвет

сравнении с автобусными маршрутами число пассажиров.

В рамках реформы системы общественного транспорта, продолжающейся с 2008 года, в Казани было принято и успешно реализовано решение отказаться от маршруток. На сегодняшний день все автобусы города имеют фирменный красный цвет, устаревшие, некомфортные и опасные автобусы были заменены на новые.

Договорные отношения

Всего пассажиров обслуживают 13 перевозчиков, из них три – МУПа, три – индивидуальные предприниматели, семь – общества с ограниченной ответственностью (ООО). Право работы на маршрутах города перевозчики получили на конкурсной основе сроком на пять лет. Все имеют единые договоры с одинаковыми условиями.

Конкурс объявляется на обслуживание определенного набора маршрутов, подбираемого Комитетом по транспорту г. Казани. Комитет по транспорту и перевозчики взаимодействуют в рамках договора. В случае выявления его неисполнения договор может быть расторгнут в одностороннем порядке и снова объявлен конкурс, на который уже отстраненный перевозчик не сможет подать заявку в течение трех лет.

Договор, заключаемый с автобусным перевозчиком, обязывает перевозчика вносить плату за пользование транспортной инфраструктурой (остановочными павильонами, пло-

щадками и пр.), самостоятельно закупать подвижной состав, устанавливать на него необходимые системы оплаты проезда и обслуживать их. На регулярной основе перевозчики передают в Комитет по транспорту отчеты об объемах перевозок. Перевозчикам компенсируется только тариф за перевозку льготных категорий пассажиров, иных субсидий не предусмотрено.

В договоре между перевозчиком и Комитетом по транспорту прямо оговорено, что заказчик в лице Комитета по транспорту не несет ответственности за возможные убытки перевозчика.

Реальные издержки перевозчиков на одного пассажира в непиковые часы существенно выше, и перевозчикам становится невыгодно соблюдать минимальные интервалы движения, тем самым поддерживая высокий уровень транспортного обслуживания. Однако в типовом договоре предусмотрено право заказчика в лице Комитета по транспорту в одностороннем порядке расторгнуть договор в случае совершения перевозчиком шести фактов нарушения условий договора.

В договоре между заказчиком и перевозчиком указываются условия выполнения количества рейсов, но при этом перевозчик получает оплату не за выполненные рейсы, а лишь в том случае, если этими рейсами были обслужены пассажиры.

Таким образом, перевозчики, в том числе муниципальные предприятия, находятся в невыгодном поло-

жении, когда их прибыльность напрямую зависит от изменчивого объема перевезенных пассажиров, но при условии выполнения постоянного количества рейсов и, соответственно, фиксированного пробега транспортных средств.

Кроме этого, осуществляется постоянный контроль – весь подвижной состав работает в навигационной системе АСУ-Т. На рейды ежедневно выходит контрольно-ревизионная служба МБУ «Организатор пассажирских перевозок», которая контролирует исполнение договора перевозчика с Исполкомом. По выявленным нарушениям она составляет акты и передает их в Комитет по транспорту.

Финансовые вопросы

Из бюджета Республики Татарстан предприятиям пассажирского транспорта г. Казани в 2014 году выделено субсидий на возмещение убытков:

- от оказания транспортных услуг гражданам льготных категорий (по льготной транспортной карте) – 687,9 млн рублей;
- связанных с приобретением подвижного состава (трехсекционных трамваев) – 279,2 млн рублей;
- от эксплуатации метрополитена – 230,7 млн рублей.

Компенсация убытков от установления регулируемого тарифа в бюджете не предусмотрена.

Приобретение автобусов осуществляется за счет собственных средств перевозчиков по лизинговым и кредитным схемам.

Основная проблема – отсутствие полной компенсации убытков от установления регулируемого тарифа при жестком регулировании данного тарифа.

Кроме метро, все виды транспорта – планово-убыточные. Для того чтобы избежать банкротства, перевозчики вынуждены экономить за счет:

- увеличения интервалов движения, невыполнения вечерних и утренних рейсов;
- экономии на запчастях, резине



Пассажиры в Казани обслуживают 13 перевозчиков, из них три – МУПа, три – индивидуальные предприниматели, семь – общества с ограниченной ответственностью

(сверхнормативные пробеги для замены резины и т.д.);

- сдерживания заработной платы.

Все это порождает другую проблему – дефицит водительских кадров.

Единственный вид общественного транспорта, который увеличивает объем перевозок, – метрополитен. Однако даже метрополитен не способен компенсировать общий негативный тренд, в том числе потому, что на него перераспределяются пассажиропотоки с маршрутов наземного общественного транспорта, в которых отпадает надобность при открытии новых станций метро.

Сложившаяся система договоров с автобусными перевозчиками приводит к тому, что некоторые маршруты перестают обслуживаться из-за того, что при текущих условиях и в отсутствие субсидирования они нерентабельны.

Отсутствие субсидирования на эксплуатацию значительно сокращает возможности развития и поддержания системы общественного транспорта на должном уровне. Если, например, сравнить казанскую систему с системой общественного транспорта в Брюсселе, то операционные издержки системы общественного транспорта в Брюсселе с миллионным населением покрываются за счет непосредственного сбора платы за проезд лишь на 32%, а остальные издержки покрываются за счет субсидий, рекламы на транспорте и из других источников.

Себестоимость перевозки одного

пассажира в Казани по состоянию на 1 ноября 2014 г. составляет:

- автобусы – 20,76 руб., с рентабельностью – 22 руб. 40 коп.;
- трамваи – 28,1 руб.;
- троллейбусы – 29,9 руб.;
- метрополитен – 45 руб.

Стоимость проезда, которая утверждается Государственным комитетом Республики Татарстан по тарифам, единая для всех видов транспорта и составляет:

- за наличный расчет, в транспортном средстве – 20 руб.;
- по электронному проездному билету (разовая поездка) – 18 руб.;
- по электронному проездному билету (более 50 поездок за календарный месяц) – 15 руб.

Есть еще около 20 тарифных планов на календарный месяц без ограничения количества поездок. (Например: на все виды транспорта, на электрический транспорт, на все автобусные маршруты, на один автобусный маршрут и т.д.)

Граждане льготных категорий по именной льготной транспортной карте совершают неограниченное количество поездок в течение всего календарного месяца.

С 2008 года в Казани планомерно вводилась «Автоматизированная система оплаты проезда» на общественном транспорте. Ввод системы начался с предоставления услуги оплаты проезда при помощи электронной транспортной карты для льготных категорий граждан. С 2009 года электронная транспортная кар-

та стала доступна для всех категорий пассажиров. С конца 2010 года у пользователей электронной транспортной карты появилась возможность выбора тарифа. Уже в 2012 году до 85% пассажиров оплачивали проезд при помощи электронной карты. По состоянию на сегодня в Казани насчитывается более 800 пунктов продажи и пополнения транспортной карты.

Предлагаемые меры

Несмотря на все вышесказанное, Казань является одним из самых прогрессивных и быстроразвивающихся городов России. Казань действительно служит положительным примером, и недостатки, выявленные в этом городе, являются общими для многих российских городов.

Какие меры можно предусмотреть для решения выявленных проблем?

В системе общественного транспорта необходимо реализовать комплексную и бескомпромиссную политику повышения качественных характеристик системы городского общественного транспорта, отталкивающую от максимального приоритета комфорта пешехода перед любыми транспортными средствами, в частности:

- начать субсидировать автобусные перевозки за счет средств городского или республиканского бюджета. Субсидирование общественного транспорта позволит увеличить объемы финансирования, доступные для его улучшения и эксплуатации;

- пересмотреть систему договорных отношений с городскими автобусными перевозчиками, в частности оплачивать перевозчику рейсы, выполненные строго по расписанию, таким образом снизить финансовые риски перевозчика при низком пассажиропотоке, но обеспечить гарантии доступности и пунктуальности общественного транспорта;

- поэтапно ввести ограничения въезда личных автомобилей в центр города и, возможно, иные зоны притяжения в городе, в том числе по признаку экологического класса транспортных средств. Ввести ограничения на максимальное время платной и/или бесплатной парковки автомобилей (сейчас это уже происходит, вводится новая парковочная политика г. Казани);

- обеспечить «гарантии времени в пути» (соблюдение расписания вне зависимости от наличия автомобильных заторов на УДС) при использовании общественного транспорта, в том числе при помощи устройства выделенных полос на всей протяженности маршрутной сети. На сегодняшний день в Казани 46 выделенных полос;

- улучшить состояние пешеходной среды;

- снизить транзитные потоки через центр города и, возможно, иные места притяжения;

- организовать легитимные стоянки для лицензированных такси;

- пересмотреть маршрутную сеть с учетом не только устоявшихся маятниковых корреспонденций населения, но также и с целью обеспе-

чения комфортной доступности различных мест города.

Перечисленные меры возможно реализовать в течение 4–5 лет.

Совместно с администрацией г. Казани проектом ведется разработка Комплексной схемы организации дорожного движения города Казани на 2014–2020 гг. с перспективой до 2030 г. (КСОДД).

Основной целью работы является удовлетворение транспортных потребностей города с минимальными издержками и максимальной безопасностью.

В частности, предусмотрены мероприятия по сбору данных о состоянии безопасности дорожного движения Казани; определение направлений развития транспортной системы города; разработка адресных мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения; разработка схемы дислокации дорожных знаков, светофорных объектов, дорожной разметки и т.д.; прогноз изменений показателей транспортной системы, оценка экономического эффекта и состояния городской среды.

Разработчиком КСОДД г. Казани является Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры (НИПИ ТРТИ, г. Санкт-Петербург).

По состоянию на сегодня завершены все этапы данной работы, осуществляется приемка результатов КСОДД.

От редакции: данный материал был подготовлен до принятия Федерального закона от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (см. раздел «Официальные материалы», с. 58). Редакция журнала планирует в ближайшее время опубликовать комментарии официальных лиц по данному закону.



Транспортная сеть города включает 62 автобусных маршрута