

Транспортная мобильность россиян: личное авто или общественный транспорт

В. Кузьмина



В преддверии профессионального праздника работников автомобильного и городского пассажирского транспорта в информационном агентстве РБК состоялась пресс-конференция заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула, генерального директора «Росавтотранса» Сергея Сухарева и генерального директора НИИ автомобильного транспорта Игоря Титова на тему: «Транспортная мобильность россиян: личное авто или общественный транспорт». Ответственные работники транспортной отрасли ответили на актуальные вопросы как представителя РБК, так и других участников мероприятия.

– Насколько сегодня транспортная система в России соответствует уровню мобильности населения?

Н. Асаул: Сегодня автомобильным транспортом перевозится более 60% всех пассажиров и больше половины всех грузов. Любая грузовая перевозка, как правило, начинается и заканчивается автомобильным транспортом. Наиболее массовые перевозки населения – автомобильные. И, конечно, здесь наблюдается очень активное развитие. При этом мы с удовлетворением отмечаем, что снизилась аварийность на дорогах: на

5,3% уменьшилось количество ДТП, число смертей и ранений уменьшилось на 10,5%. То есть отрасль находится в целом в хорошей форме, активно обновляется парк по федеральной программе, которая была принята впервые в постсоветский период.

Традиционно считалось, что автомобильный транспорт – это сфера ответственности регионов. Но в этом году была реализована программа федеральной поддержки – 3,5 млрд руб. было выделено на закупку автобусов, работающих на

газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов. Конечно, в масштабах страны эта сумма не является определяющей, но она стала своеобразным катализатором, к средствам федерального бюджета добавились региональные, муниципальные, а также ресурсы транспортных компаний. Это дало очень мощный толчок развитию автобусной промышленности, которая, кстати, активно поработала и для предстоящей Олимпиады в Сочи. Мы рассчитываем, что сможем переломить негативную тенденцию, сложившуюся за последнее десяти-

летие, когда более половины парка вышло за пределы срока своей эксплуатации и нуждается в срочной замене.

– Какие тенденции сегодня складываются на рынке межрегиональных перевозок?

С. Сухарев: Что касается межрегиональных пассажирских перевозок, то у нас сегодня существует целый ряд проблем, связанных с этим вопросом. По нашей оценке, на сегодня порядка 7 тыс. автобусных маршрутов действуют в межсубъектном сообщении. Часть из них находится в реестре. Но реестр этот добровольный, какого-то обязательного критерия для включения туда перевозчиков не существует. Сегодня законодателям необходимо определить правила игры на рынке межрегиональных пассажирских перевозок, чтобы транспортные предприятия обеспечивали надлежащее качество услуг.

– Что необходимо сделать для повышения мобильности россиян?

И. Тутов: Наверное, я не буду оригинален, говоря о том, что во главе угла решения проблемы заторовых ситуаций и обеспечения мобильности лежит переориентация людей с личного транспорта на общественный. А для того, чтобы эта переориентация произошла, общественный транспорт должен быть комфортным, безопасным, предсказуемым.

– А сегодня меняется как-то соотношение тех, кто пользуется личным транспортом и общественным?

И. Тутов: Соотношение меняется, к сожалению, в пользу переориентации на личный транспорт. Количество транспортных средств, которые задействованы в транспортном обслуживании населения, к сожалению, уменьшается.

Нужно сделать общественный транспорт более привлекательным, и здесь не нужно говорить о менталитете. Некоторые скептики утверждают, что люди в любом случае будут ездить на личном транспорте. Это не так. Человек выбирает, что ему комфортно и удобно. И если

этим критериям, которые я назвал, будет отвечать общественный транспорт, то, естественно, люди предпочтут его. Но для того, чтобы он стал комфортным и безопасным, нужны инвестиции, а они возможны в том случае, если автотранспортная деятельность будет экономически привлекательной. Экономически привлекательной она может стать в одном случае – если предприятия будут не только получать компенсацию своих затрат в полной мере, но и иметь средства на обновление автомобильного парка.

Для этой цели предпринимают действия со стороны Минтранса, и наш институт подключен к разра-



Н. Асаул

ботке экономически обоснованного тарифа. То есть такая методика разработана, в ней сведены все затраты и инвестиционная составляющая. Для того чтобы этот документ, который носит рекомендательный статус, стал обязательным, сегодня подготовлен соответствующий законопроект, этот вопрос будет отрегулирован.

Но немаловажный вопрос, а где же деньги? Вот мы насчитали: перевозчик должен получить столько-то. Что является источником? Бюджет региона, возможность софинансирования из федерального бюджета при определенных подвижках законодательства и население – средства граждан. Здесь нужно находить правильный баланс, потому что все возможности этих составляющих не безразмерны.

Большое значение имеет организация эффективной работы, потому что есть предприятия, которые приходят и говорят, что у них миллионы долгов. А есть те, которым даже в сложных условиях не поднимают тарифы. Если электроэнергия для магазина стала дороже, то мы приходим и покупаем йогурт на рубль дороже. Здесь возросли цены на топливо и прочие составляющие расходов, но перевозчик ограничен тарифом. Но запас есть, и запас этот в увеличении собираемости оплаты путем внедрения каких-либо технологий, в определенной диверсификации деятельности. Есть предприятия, которые выполняют и заказные, и регулярные перевозки, где рентабельность более высокая. Поэтому, отвечая на ваш вопрос о повышении мобильности, еще раз скажу, что мобильность – это общественный транспорт. И последняя составляющая – предсказуемость перевозок, то есть работа по расписанию. Это возможно через внедрение мер по организации дорожного движения, созданию дополнительной дорожной инфраструктуры.

– Перед вами стоит задача переосадить россиян на общественный транспорт с личного? Или так вопрос не ставится?

Н. Асаул: Задача состоит в том, чтобы сделать проживание в городах комфортным. Для этого пассажир должен сделать добровольный выбор в пользу общественного транспорта. На основании каких показателей он делает этот выбор? Это удобство, комфорт, время в пути, безопасность и стоимость. Как только эти показатели будут выигрывать по сравнению с личным транспортом, естественно, выбор будет сделан в пользу общественного транспорта. Как этого достичь?

Давайте по порядку. Время. Если вы садитесь в автобус, то считается время, которое вы находитесь непосредственно в нем. Здесь необходимо минимизировать время в пути за счет безостановочного движения, за счет нестояния в пробках. Рецепт

очевиден – это выделенные полосы, информирование пассажира о времени прибытия, т.е. чтобы на остановках появились табло с указанием времени прибытия автобуса. Мы, кстати, на Олимпиаде такие табло вывешиваем, чтобы можно было в смартфонах увидеть, когда прибывает ближайший автобус.

Второй показатель – это стыковка видов транспорта, что очень важно. Можно, например, с ветерком доехать на метро, но потом идти продолжительное расстояние до остановки автобуса по плохой погоде. Естественно, по сравнению с личным автомобилем это менее комфортно, поэтому здесь должны появляться транспортно-пересадочные узлы, когда вы можете легко, не выходя на улицу, переместиться из одного вида транспорта в другой. И мы такие мультимодальные перевозки также тестируем в Сочи. Там будет следующая схема: прилетая на самолете, вы тут же попадаете в поезд, и из поезда с транспортно-пересадочного узла вы можете пересесть в автобус и доехать практически в любую точку города. Приблизительно так должны выглядеть все города нашей страны. Это действительно позволит сделать общественный транспорт конкурентоспособным.

Скоростные виды транспорта – это, конечно, залог привлечения инвестиций в эту отрасль. Я имею в виду не только метрополитен, но и скоростной транспорт – монорельс, скоростной трамвай. У нас мало в каких регионах задумываются над этим. У Минтранса есть совместный проект с Мировым банком по развитию городских транспортных систем. Он состоит из двух компонентов – это организация дорожного движения и иные виды транспорта, обновление подвижного состава, традиционных видов – автобуса, трамвая и троллейбуса, и развитие скоростных видов внеуличного транспорта, в рамках пилотных регионов они будут апробированы. Это будут и развитие парковочного пространства, и разработка проектной документации по

легкорельсовому транспорту, строительство выделенных полос. Все меры, о которых я сказал, будут реализовываться в пилотных городах за счет средств Мирового банка, федерального бюджета и, конечно, регионального участия.

Завершая перечисление принципов, по которым потребитель выбирает услугу, – это, конечно, цена. Она должна быть адекватной, рыночной. И у нас, к сожалению, ключевая проблема задержек в развитии общественного транспорта в том, что в регионах цены искусственно сдерживаются ниже рыночных. Регионы не хотят оплачивать разницу, в соответствии с законодательством, по которому они должны оплачивать, и, соответственно, предприятия не-



И. Титов

дополучают фактическую стоимость своей услуги и начинают экономить на всем, начиная от подвижного состава, заработной платы. Это сказывается на безопасности, на комфорте. И отрасль, конечно, существенно сдерживается в своем развитии.

В этом году мы утвердили методику, сейчас она первый год отрабатывается как рекомендательная. Но я уверен, что, как только она станет обязательной, это даст мощный системообразующий толчок. Предприятия получают источник для развития – финансовые ресурсы. И тогда и обновление, и зарплата, и престиж профессии – все ключевые проблемы начнут разматываться естественным образом.

– Какое количество единиц общественного транспорта вырабо-

тало свой ресурс и нуждается в замене? И где брать на это деньги?

С. Сухарев: Достаточно актуальный вопрос для отрасли, и частично на него уже ответили. Так, Николай Анатольевич рассказал о программе субсидий регионам на приобретение подвижного состава на газомоторном топливе. Большой вопрос... Изношенность парка, по некоторым оценкам, составляет 70–80%. Наверное, основой здесь должно являться взаимодействие. Во-первых, и об этом уже было сказано, не только социальная обоснованность существующих тарифов в регионах, но и экономическая, одной из составляющих которой должно являться финансирование обновления подвижного состава. И, безусловно, взаимодействие федеральных властей с региональными в части софинансирования подобных проектов. Самостоятельно предприятиям автотранспорта, независимо от формы собственности, будь они муниципальные или частные, сегодня достаточно сложно решать эти вопросы.

И. Титов: Разовые субсидии и разные поддержки – это замечательно, они уже были, в этом году планируется их продолжить. Вышло распоряжение правительства, которое предписывает перевод работы общественного транспорта и дорожно-коммунальной техники на газомоторное топливо. И уж коль так правительство решило, то, естественно, есть все основания полагать, что будет и финансовая поддержка. Сейчас расчеты этих величин ведутся. Но более важная задача – это создать механизм, потому что любые разовые мероприятия – это все-таки не то чтобы деньги в песок, но за этим ничего не последует. Допустим, новый автобус, но старый водитель. А где запасные части? А где достойное техническое обслуживание?

– Мы говорим об обновлении парка, но ведь есть еще инфраструктура. И если говорить об инфраструктуре, которая существует в регионах, то она серьезно износилась.

Н. Асаул: Электрический транспорт – это особая сфера, в отличие от автомобильной, которая привлекательна, несмотря на тарифы, для частного сектора. Государство постепенно уходит из этой ниши. И это осознанная позиция, она соответствует положениям транспортной стратегии, которая была принята несколько лет назад.

Электрический транспорт, как известно, все больше и больше находится в собственности муниципалитетов. В 61 городе есть трамвайное движение, в 85 – троллейбусное. К сожалению, инвестиции не приходят в этот сектор. В ряде муниципалитетов сложилось отношение к электрическому транспорту как к транспорту для льготников и социально незащищенных слоев, которые являются чистым бременем для городских бюджетов, обязанностью, на следием, которое требует бесконечных расходов. Надо, конечно, менять отношение к этому виду транспорта. К сожалению, за последние годы в ряде городов трамвайное движение полностью исчезло. Где-то демонтировались рельсы на отдельных улицах в угоду автомобилистам, а где-то полностью было закрыто.

– Вы считаете, что такая позиция неправильная?

Н. Асаул: Мы считаем, что она недопустима. Нужно развивать электрический транспорт, как это происходит во всем мире. В этом году были впервые выделены средства на закупку подвижного состава, и те регионы, которые поучаствовали в закупке трамваев, вкладываются и в контактную сеть, и в депо. Это касается освоения новых районов, куда на электрической тяге, на трамвае, и в том числе на скоростном трамвае, добраться гораздо быстрее и удобнее. Здесь и проблема экологичности существенным образом решается. У нас есть совместная программа с глобальным экологическим фондом, также реализуем несколько пилотных проектов с использованием грантов этого фонда и считаем, что за электрическим транспортом будущее.

– Вернемся к теме единого реестра перевозчиков. Как он формируется?

С. Сухарев: Я уже сказал, что сегодня в России существует порядка 7 тыс. действующих межрегиональных маршрутов. Перевозится около 200 млн пассажиров в год. Большинство перевозчиков пользуются тем, что сегодня практически не регулируются перевозки заказные, они не лицензируются. Требования к предприятиям, осуществляющим перевозки такого вида, в общем-то, нивелированы и практически сведены к оформлению определенного пакета документов. И перевозчик поехал, не соблюдая требования по безопасности. Самое главное, что они практически не поддаются контролю. На-



С. Сухарев

верное, единственным инструментом, который мог бы регулировать эти процессы, является создание законодательной базы, которая бы определила правила игры, о чем я говорил ранее. Надо определить реестр перевозчиков, реестр маршрутов, определить те требования, которым должен соответствовать конкретный перевозчик, для того, чтобы начать работу на этом маршруте, для того, чтобы его можно было включить в этот реестр маршрутов.

При этом конечный потребитель услуги – пассажир – получит возможность абсолютно прозрачно и нормально в сети Интернет, на других информационных порталах получить доступ к информации о том, каким образом он может добраться из

одного пункта в другой, какой конкретно перевозчик осуществляет эту деятельность, какие тарифы.

Сегодня не секрет, что у нас за углом вокзала стоит автобус с табличкой «Москва – Воронеж». И зазывала оповещает потенциальных пассажиров о том, что скоро этот автобус отъезжает, а если что-то случится, то спрашивать практически не с кого.

Наверное, для того, чтобы эту работу начать, необходима законодательная база, и министерство уже внесло в правительство достаточно давно законопроект, регулирующий все эти виды перевозок, и правительство внесло его в Госдуму. В Госдуме сейчас проводятся соответствующие мероприятия по прохождению этого законопроекта. Ждем.

– То есть, когда будет принят этот документ, пока непонятно?

И. Тумов: Надеемся, что в этом году.

– В Сочи на период проведения Олимпиады вводится специальное ограничение движения – выделяются олимпийские полосы для движения общественного транспорта и т.д. Будет ли это ограничение снято после проведения Игр? Будет ли данный эксперимент рассматриваться как возможность создания на примере Сочи системы оптимизации дорожного движения в других российских городах?

Н. Асаул: Это ограничение вводится исключительно на период проведения Олимпийских игр – с 7 февраля по 24 марта, и связано это с необходимостью разгрузить улицы. Вы знаете, что Сочи находится в стесненных условиях – горы, море, не так много уличной дорожной сети, которая может пропустить потоки транспорта, которые задействованы непосредственно в Играх. Ограничения касаются личного транспорта и автобусов. Соответственно, никаких ограничений нет на железнодорожный и авиационный транспорт. Поэтому мы настоятельно рекомендуем всем посетителям пользоваться иными видами транспорта, кроме личного. Будут создаваться на местах огра-

ничения въезда на парковки, в качестве вынужденной меры. Но все-таки лучше оставить свой автомобиль дома и приехать на поезде или на самолете. А после проведения Игр это ограничение будет снято.

– Будет ли вводиться электронный билет на междугородные автобусы?

Н. Асаул: Мы уже говорили о законе, регулирующем межрегиональные перевозки, который правительством был внесен год назад в Госдуму. Мы сейчас ведем активные консультации с депутатами и рассчитываем, что он будет принят в самое ближайшее время. Этот закон подразумевает введение единого федерального реестра всех маршрутов. Соответственно, как только такой маршрут появится, вести его будет Агентство автомобильного транспорта, приложением к реестру будет функция покрытия через Интернет. То есть первая задача – занести все маршруты в единую базу, после этого в качестве дополнительной функции – покупка билета.

Федеральным законом №16 «О транспортной безопасности» предусмотрено приобретение билета по определенным документам, удостоверяющим личность. В настоящее время создаются соответствующие базы данных, и эта система будет вестись постепенно, начиная с отдельных маршрутов. В первую очередь это связь республик Северного Кавказа с городами федерального значения, Москвой и Санкт-Петербургом. То есть мы идем к этой заветной цели – введение электронного билета на все автобусные маршруты – с двух сторон. С одной стороны, с точки зрения транспортной безопасности, постепенно, маршрут за маршрутом, внедряя это требование. И с другой – через введение реестра по всем маршрутам, как статистически учетной функции с возможностью приобретения билета. Вот оба эти направления движутся друг к другу навстречу, и через пару лет мы сможем увидеть полное покрытие по всей стране, чтобы можно

было любой билет на любой автобусный маршрут купить в системе Интернет.

– Давайте вернемся к истории с тахографами. Власти отсрочили их установку, я правильно понимаю? Если да, то в связи с чем?

С. Сухарев: Не совсем так. Никто не переносил срок установки тахографов, был перенесен срок введения административных историй, связанных с нарушением норм о необходимости применения этих контрольных устройств.

– Есть какие-то ориентировочные цифры о том, кто эти тахографы уже установил?

С. Сухарев: Безусловно. Давайте начнем сначала. Необходимость оснащения тахографами возникла не в прошлом году, она существует достаточно давно. По нашим оценкам, международные перевозчики, которые осуществляют свою деятельность с европейскими странами, оборудованы практически на 100%, поскольку штрафы в Европе достаточно велики. Если говорить о необходимости использования тахографов внутри РФ (это 78-й федеральный закон и все вытекающие подзаконные акты), то на сегодняшний день эта работа ведется. У нас в перечне контрольных устройств – тахографов, допущенных к использованию на транспортных средствах

и соответствующих установленным техническим требованиям, находятся пять моделей тахографов. Общая мощность производителей, которые их выпускают, позволяет делать выводы, что к 1 апреля те виды транспортных средств, которые необходимо оснастить к 1 апреля 2014 г., однозначно будут оснащены.

Более того, не только производители готовы, но и сервисные центры активно аккредитовываются и получают допуск, вносятся в реестр. Количество их постоянно растет. Существует производитель необходимых карт, которые используются в этих устройствах. Я напомним, что это четыре вида карт, карты водителя. И каждый водитель должен будет иметь эту карту, перед началом движения вставлять ее в тахограф, после чего все процедуры, связанные с контролем режима труда и отдыха водителей, будут фиксироваться. И возможности повлиять на эту информацию не будет уже ни у водителя, ни у кого. Собственно, на этом и будет построена система контроля труда и отдыха.

Пожалуй, ни для кого не секрет, что последние резонансные аварии с участием автобусов, к примеру, в Пензе и Псковской области с большой долей вероятности связаны с серьезным нарушением режима труда и отдыха водителей. Водите-



«Нужно сделать общественный транспорт более привлекательным, и здесь не нужно говорить о менталитете»