



ИРИНА ПЕЛЯВИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»

НОВЫЕ СТАРЫЕ АВТОБУСЫ

Пассажирыские перевозки в Перми — это не просто бизнес. С каждым годом становится все более отчетливо понятно, что это реальная политическая сила. Именно общественный транспорт используют для критики в адрес городских властей, а тарифы на проезд вообще традиционно обсуждают перед какими-нибудь выборами, и депутаты, как правило, отказываются повышать стоимость проезда, чтобы не огорчать избирателей.

С другой стороны, если бы этот бизнес был настолько убыточен, как утверждают сами владельцы автобусов, то вряд ли бы они каждый год так яростно боролись за то, чтобы в этом бизнесе остаться.

Пассажирам, впрочем, эти подковерные интриги неинтересны: главное, чтобы автобусы ходили часто, в них было комфортно и доехать можно было хоть куда, желательно дешево. Сегодня в Перми все не так плохо: маршрутов много (пусть даже часть из них нелегальные), цена за проезд ниже, чем в соседних регионах, а сами автобусы, хоть и поддержанные иномарки, но все же не такие старые. Многие еще помнят, что 10 лет назад, когда еще работал муниципальный автобусный парк, по городу ходили автобусы, возраст которых был 25–30 лет.

СНОВА В ПРОКАТЕ

ОРГАНИЗАТОР ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ПЕРМИ — МЭРИЯ — ЕЩЕ ТРИ ГОДА НАЗАД ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ: НА ГОРОДСКИЕ ЛИНИИ ДОЛЖНЫ ВЫХОДИТЬ НОВЫЕ АВТОБУСЫ. ВЛАДЕЛЬЦАМ ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ, ОБНОВИВШИМ СВОЙ ПАРК, ОТДАВАЛОСЬ ПРЕИМУЩЕСТВО В КОНКУРСАХ. КАК ВЫЯСНИЛ ВГ, ЭТА ЦЕЛЬ НЕ ДОСТИГНУТА: СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ПЕРМСКИХ АВТОБУСОВ — 14 ЛЕТ.

АЛЕКСАНДР БОТАЛОВ

По данным департамента дорог и транспорта администрации города Перми (ДДиТ), в парк автобусов общественного транспорта, на который заключены договоры, входит 1081 единица техники. Из них только 298 автобусам меньше пяти лет. Средний год выпуска автобусов, которые курсируют по Перми, — 1999-й. Доминируют на улицах города автобусы иностранного производства. Таких — 704. Отечественных автобусов (включая «МАЗы») всего 377.

С троллейбусным и трамвайным парками Перми, которые полностью принадлежат администрации города, ситуация лучше. В городе используется порядка 140 трамвайных вагонов. 45 из них были куплены за последние три года, еще 39 — в 2005 году, остальные — до 1993 года. Троллейбусный парк обновлен почти наполовину: всего у МУП «Пермгорэлектротранс» (ПГЭТ) — 110 троллейбусов, из них 46 — новые, купленные в 2011 году.

Высокие темпы обновления подвижного состава ПГЭТ объяснимы: в последние годы мэрия Перми особенно пристально следит за развитием электротранспорта. В мастер-плане Перми, созданном в 2010 году, приоритет в развитии общественного транспорта отдан трамваям. Между тем ежегодно на долю ПГЭТ приходится всего 17% от всех перевезенных общественным транспортом Перми пассажиров. Городские чиновники пытаются популяризировать этот вид общественных перевозок, вкладывая бюджетные средства в обновление подвижного состава и оснащая трамваи и троллейбусы бесплатным Wi-Fi. Даже распределение бюджетных субсидий показательно: в 2013 году на субсидии общественному транспорту было заложено 576 млн руб., из них 496 млн руб. — на субсидии ГЭТ, остальные 80 млн — на субсидии автоперевозчикам. При этом «Пермгорэлектротранс» является самым убыточным муниципальным предприятием: в 2012 году чистый убыток ПГЭТ составил 127,8 млн руб., выручка — 598 млн руб.

НА ЧЕМ ПОЕДЕМ Несмотря на то что по улицам города курсируют новые трамваи и троллейбусы, наиболее востребованными у пермяков являются автобусные перевозки. Автобусный парк Перми сейчас в основном состоит из импортных поддержанных MAN и Mercedes. Ценники на новые отечественные автобусы начинаются от 4 млн руб. в базовой комплектации. Импортные поддержанные автобусы дешевле. По словам директора НП «Автолидер» Александра Богданова, соотношение цены и качества при выборе автобусов коррелирует с рынком легковых автомобилей, где россияне часто предпочитают новым «Ладам» поддержанные иномарки. И это касается не только комфорта, но и аспектов технического обслуживания. «Я готов поддерживать отечественного производителя, но готовы ли к этому пассажиры? — спрашивает он. — Например, в автобусах российского производства часто нет такой элементарной вещи, как кондиционер. Автобусы из Германии, во-первых, дешевле, во-вторых, комфортнее для пассажира и, в-третьих, что немаловажно, у них гарантийный срок эксплуатации больше. Если гарантия на российский автобус распространяется на 100 тыс. км, то на европейские



ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК ПЕРМИ ОБНОВЛЕН УЖЕ НАПОЛОВИНУ

автобусы — до 1,5 млн км». Директор НП «Единый союз перевозчиков» Михаил Ухватов отмечает, что по результатам исследования пассажиропотока при одновременном подходе к остановке двух автобусов, импортного и отечественного, пассажир выбирает импортный, и объясняется это большим количеством сидячих мест, лучшей эргономикой салона.

Однако, приобретая импортный автобус, есть опасность купить «конструктор» — поддержанную технику, приобретенную в Европе, разобранный там же и ввезенную в Россию как набор запасных частей. Это дает существенную экономию на таможенных пошлинах, однако с такими машинами, вновь собранными на территории России, могут возникнуть проблемы не только при регистрации в ГИБДД, но и в надзорных органах. В частности, в конце минувшего года отдел дознания Пермской таможни возбудил уголовное дело по признакам уклонения от уплаты таможенных пошлин при ввозе двух автобусов из Германии. «Экономия», по версии силовиков, могла составить почти 3,5 млн руб., а схема, которая якобы использовалась, заключалась в раздельном ввозе кузова и запасных частей. Для того чтобы собрать ввезенный автобус в Перми, предприниматель получил сертификат на совершение ремонтных работ транспортных средств. После они регистрировались в ГИБДД под видом внесения изменений в конструкцию совершенно других автобусов, которые фактически не были пригодны для использования.

Самый шумевший инцидент с импортным поддержанным автобусом случился в октябре 2009 года. Тогда автобус маршрута №67, двигаясь по Комсомольскому проспекту в направлении Пермской художественной галереи, протаранил 19 машин и затормозил, врезавшись в лестницу около памятника Николаю Чудотворцу. В результате ДТП несколько человек получили травмы различной степени тяжести. Позже эксперты выяснили, что причиной инцидента оказалась техническая неисправность транспортного средства. Специалисты экспертно-криминалистического центра ГУВД обнаружили признаки использования нескольких деталей, не соответствующих техническим требованиям, а также деталей, изготовленных кустарным способом.

Некоторые предприниматели отдают предпочтение отечественным машинам. Александр Стерлягов, директор НП «Новый Авто-альянс» отмечает, что параметр комфорта сейчас не является определяющим для самих пассажиров при выборе транспортного средства. «Если к остановке будут подъезжать сначала отечественный, а за ним импортный автобус, то вряд ли кто-то из пассажиров будет специально пропускать отечественную машину, чтобы поехать именно на иномарке», — говорит он. Что касается популярности конкретных отечественных марок, то Александр Стерлягов говорит о том, что «НефАЗ» как автобус, сконструированный на колесной базе грузового автомобиля, практичен с точки зрения качества пермских дорог.

ТИШЕ ЕДЕШЬ, ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ Сами владельцы автобусов выделяют три основные проблемы низкого темпа обновления подвижного состава: неопределенность позиции мэрии по поводу условий распределения маршрутов, непрозрачность экономической составляющей перевозок (формирование тарифа на проезд и распределение субсидий) и отсутствие единых для всех участников рынка правил работы. В первую очередь предпринимателей заботят условия распределения маршрутов.

До 2004 года услуги по перевозке пассажиров автобусами оказывало МУП «Пассажиравтотранс» (ПАТ). После его банкротства автобусными перевозками занялись частные предприниматели. Организатором же перевозок по-прежнему является мэрия, которая работает с предпринимателями по договорам. Изначально администрация распределяла маршруты по «заявительному» принципу: перевозчик подавал заявку в администрацию Перми и заключал договор. Главными требованиями к интересанту были только наличие лицензии и автобусов, прошедших техосмотр. При этом чиновники фактически не могли контролировать качество подвижного состава, оставляя право выбора транспортного средства за предпринимателем. Но такое сотрудничество с частниками оказалось для мэрии проблемным: предприниматели



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА