

# «ЛЮДИ НОГАМИ И РУБЛЕМ ГОЛОСУЮТ ЗА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»

ПОЛИТИКА ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ ВЕСЬМА НЕДВУСМЫСЛЕННО ДАЕТ ПОНЯТЬ: ПРИШЛА ПОРА СМЕНИТЬ ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. ПРАВДА, МНОГИЕ МОСКВИЧИ ЕЩЕ ПО СТАРОЙ ПАМЯТИ ВЕСЬМА НЕГАТИВНО ОТНОСЯТСЯ К АВТОБУСАМ, ТРОЛЛЕЙБУСАМ И ТРАМВАЯМ. ЖДАТЬ ДОЛГО, ЕХАТЬ ДОЛГО, ДА ЕЩЕ И ТОЛКАТЬ БУДУТ. НО ТАК ЛИ ЭТО? О ТОМ, КАК НА САМОМ ДЕЛЕ ОБСТОЯТ ДЕЛА С НАЗЕМНЫМ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ В СТОЛИЦЕ, РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГУП «МОСГОРТРАНС» ЕВГЕНИЙ МИХАЙЛОВ.

**BUSINESS GUIDE:** В последнее время много говорится о том, что одним из обязательных условий решения проблем с пробками в Москве является то, что горожанам надо бы вместо собственных автомобилей пользоваться городским транспортом. Положено ли начало этой тенденции?

**ЕВГЕНИЙ МИХАЙЛОВ:** Действительно, в последние три-четыре года город уделяет большое внимание общественному транспорту. Я бы сказал, что это некий вызов времени. Посмотрите, в мире нет ни одного успешного города, в котором бы все жители пользовались только автомобилями. Такого опыта просто нет. Поэтому, если мы говорим про успешный современный город, это город, где жители передвигаются в первую очередь на общественном транспорте.

Очень важно: я не говорю о снижении уровня автомобилизации — такой задачи не стоит, поэтому не совсем правильно противопоставлять общественный транспорт и личный автомобиль. Я говорю об использовании общественного транспорта для регулярных поездок, когда люди добираются, допустим, из дома на работу.

Москва сейчас запустила огромную программу, связанную с колоссальной модернизацией транспортной системы. Это развитие метрополитена. Мы уже сейчас видим, что вводятся новые станции. Но при этом пока еще идет огромная стройка, и я думаю, что в результате в течение ближайших лет кардинальным образом изменится транспортное поведение огромного количества людей, просто потому что в район пешей доступности их проживания придет метро.

Кроме того, в 2015 году будет запущена Московская кольцевая железная дорога. Фактически это еще один кольцевой контур транспортной магистрали, который будет помогать работать метрополитену, снижая его загруженность.

И, разумеется, в рамках этой большой программы по модернизации идет и развитие общественного наземного транспорта. Наша задача — создание такого общественного транспорта, который бы ездил максимально быстро, регулярно, четко по расписанию. И, конечно же, чтобы наш подвижной состав отвечал самым современным требованиям.

**BG:** Вы считаете возможным пересадить столичных автомобилистов на автобусы и троллейбусы? Что конкретно предпринимает «Мосгортранс» для того, чтобы сделать общественный транспорт более привлекательным и удобным?

**Е. М.:** Конечно, никогда автобус, троллейбус или трамвай не будет таким же комфортным, как личный автомобиль. Мы говорим о том, что поездка на общественном транспорте должна обеспечивать достаточный уровень комфорта, чтобы, например, вместо личного автомобиля человек поехал на автобусе. Здесь целая совокупность фак-



АНАТОЛИЙ ЖДАНОВ

торов: это и качество подвижного состава, и время, которое человек тратит на поездку, и удобство пересадки с одного вида транспорта на другой. Все эти факторы в совокупности и должны иметь свои преимущества перед использованием личного транспорта. И во всех этих направлениях делается достаточно много.

В первую очередь это новый подвижной состав. В рамках обновления автобусного парка мы уже закупили 4 тыс. новых автобусов. Также сейчас реализуется большой контракт на поставку новых трамваев. Это современные трехсекционные трамваи — новые, быстрые и очень комфортные. Мы их уже запустили в работу на 6-м маршруте на северо-западе Москвы.

Мы также ищем современный троллейбус. К сожалению, ни российская промышленность, ни промышленность стран СНГ в настоящее время не имеет ни одного современного троллейбуса. То есть он современный с точки зрения даты изготовления, но чисто технически все-таки наше троллейбусостроение очень сильно отстало. Мы сейчас пытаемся стимулировать заводы провести модернизацию и предложить нам такой образец, который будет не стыдно показать людям.

**BG:** Где вы закупаете машины? В свое время советское машиностроение было на достаточно высоком уровне, а что с сегодняшними отечественными производителями?

**Е. М.:** Если говорить про автобусы, то основным нашим партнером является Ликийский автобусный завод (ЛИАЗ). Это самое современное производство сейчас на территории РФ, они выиграли очень много тендеров. Поэтому основа нашего парка — это автобусы «ЛИАЗ».

Также сейчас мы начали работать с Mercedes-Benz Conecto. До конца года мы получим от них 100 автобусов. У этих автобусов высочайший экологический класс, пони-

женный уровень шума и суперсовременные материалы, которые используются в интерьере салонов.

**BG:** А как на сегодняшний день обстоят дела у отечественных производителей с электротранспортом, то есть трамваями и троллейбусами?

**Е. М.:** Есть очень интересные разработки по трамваям. Может быть, они пока немного недотягивают с точки зрения дизайна, но это вопрос чисто технический. Самое главное, что с точки зрения технологии трамвая как транспортного средства наши производители очень серьезно продвинулись.

У нас ведь всегда была очень сильная школа рельсового машиностроения. Она сохранилась, и поэтому у нас сегодня есть хорошие образцы. Я думаю, что в ближайшие полгода проблемы с дизайном будут решены, это ведь самое простое.

Также есть хорошие современные трамваи у белорусов — продукция совместного предприятия «Белкоммунмаш» со швейцарской Stadler Rail Group. От них мы тоже получим первые образцы трамваев для испытания в Москве. Увидим их в реальной эксплуатации, так что при принятии решения о закупке не будем приобретать кот в мешке.

В целом Москва сейчас задает основной тренд для всей страны в области развития транспорта. В других российских городах сейчас изучают именно московский опыт, потому что мы действительно провели большую работу.

Также это работы, связанные с удобством водителя. Ведь в Москве очень напряженный график работы, а потому повышенные требования к организации рабочего места водителя. Кроме того, мы очень большое внимание уделяем системе пассивной безопасности самого транспортного средства, чтобы в случае ДТП вред, который может быть нанесен здоровью пассажиров, был минимальным.

**BG:** Пассажиров, впрочем, все больше интересует комфорт именно с точки зрения удобного кресла, наличия кондиционера летом и т. п. Вот в метро, например, теперь есть Wi-Fi. А «Мосгортранс» что может предложить?

**Е. М.:** Есть несколько составляющих комфорта. Во-первых, конечно, безопасность. Люди, которые входят в автобус, троллейбус, трамвай, должны понимать, что это транспортное средство безопасно. Причем с точки зрения возможных последствий в случае ДТП оно на порядок безопаснее, чем частный транспорт.

Во-вторых, пассажирам должно быть комфортно внутри. Здесь играют важную роль такие вещи, как освещенность салона, качество и сила света. Удобство сидений, удобство передвижения по салону, отсутствие острых углов, противоскользкое покрытие.

В-третьих, приемлемый температурный комфорт. Летом — кондиционирование, зимой — отопление, а также быстрое восстановление температуры при открытии и закрытии дверей.

Ну, и, конечно, важной составляющей комфорта является сервис. То, что отвлекает людей во время поездки, чтобы им было чем заняться. Это может быть или Wi-Fi, или информационная система. Так что пассажир сможет сам выбирать, чем заниматься в дороге: либо изучать информацию на информационных табло, либо зайти в свое коммуникационное устройство и начать работать.

В настоящее время у нас появился Wi-Fi пока в качестве пилотного проекта в 45 автобусах и на 10 остановках. Сейчас прорабатываем финансовую модель, в рамках которой этот проект будет работать. Наша позиция заключается в том, чтобы эта услуга были не за счет пассажира или городского бюджета, а за счет коммуникационной компании, которая бы могла реализовывать также свои коммуникационные сервисы. Конечно, речь не идет о том, чтобы в автобусах появился интернет, по которому вы бы смогли качать фильмы. Надо, чтобы люди просто могли находиться онлайн, просматривать ленты новостей или заходить в социальные сети. Все это позволяет человеку на уровне ощущений сократить время, проведенное в поездке.

**BG:** А как обстоят дела с реальным временем поездки, а не на уровне ощущений? Вроде бы столичные власти борются с пробками, но что на деле?

**Е. М.:** За последний год количество поездок общественным наземным транспортом в целом по городу увеличилось на 5%. То есть мы тем же количеством подвижного состава проехали на 5% больше, чем в прошлом году. Это говорит о том, что дороги стали свободнее и тем же самым парком мы можем успевать сделать большее количество рейсов.

Этому способствовал целый ряд факторов. Например, создание выделенных полос. Очень неблагоприятная и непопулярная работа, которую в этом направлении проводит городской департамент транспорта. Но работа необходимая, потому что выделенная полоса — это альфа и омега беспрепятственного движения общественного транспорта. При этом необходимы жесткое администрирование, жесткий запрет на выезд автомобилей на выделенную полосу — даже на две секунды, даже на пять метров, даже если в этом месте сейчас полоса пустая. То же самое с выездом на трамвайные пути. С этим надо бороться. Ведь наземный магистральный транспорт может перевозить огромное количество людей быстро и с комфортом. Но для этого ему нужно обеспечить непрерывность и свободу движения.

**НАША ЗАДАЧА — СОЗДАНИЕ ТАКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, КОТОРЫЙ БЫ ЕЗДИЛ МАКСИМАЛЬНО БЫСТРО, РЕГУЛЯРНО, ЧЕТКО ПО РАСПИСАНИЮ. И, КОНЕЧНО ЖЕ, ЧТОБЫ НАШ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ОТВЕЧАЛ САМЫМ СОВРЕМЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ**

## ПОЛУЭКСПРЕСНЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ СПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ В ЦЕНТР МОСКВЫ

- **Автобус №901** Загорье—метро «Коломенская»
- Автобус №902** Новопеределкино—Киевский вокзал
- Автобус №903** Холмогорская улица—Рижский вокзал
- Автобус №904** 4-й микрорайон Митино—Белорусский вокзал
- Автобус №905** 75-й км МКАД—Белорусский вокзал
- Автобус №907** Каширское шоссе, 148 (МКАД)—метро «Добрынинская»



СМЕЖНИКИ