

BG: То есть вы поддерживаете ввод дополнительных выделенных полос для общественного транспорта?

Е. М.: Да, мы очень рады, что программа по созданию выделенных полос будет развиваться и расширяться. Так, в ближайших планах открытие выделенной полосы на Ленинградском шоссе. Кроме того, после окончания реконструкции все вылетные магистрали города получат свои выделенные полосы. А дальше мы будем смотреть, на каких еще трассах есть большой поток движения пассажиров, чтобы, возможно, и там создать выделенные полосы.

Еще одно немаловажное изменение, благодаря которому дороги в Москве стали свободнее, — это введение платных парковок в центре. На нас это очень позитивно отражается. Это позволило разгрузить дороги в часы пик по направлению в центр прямо с утра. Днем мы совершенно спокойно теперь проезжаем везде в центре, и у нас почти нет проблем с исполнением расписания. Таким образом, мы создаем конкурентоспособную услугу. Ведь привлекательность наземного общественного транспорта напрямую зависит от времени поездки.

Не стоит забывать и о том, что в часы пик 89% горожан едут на работу на общественном транспорте и только 11% — на личном. Вот пропорционально этому соотношению нам и нужно применять соответствующие усилия по развитию всех видов общественного транспорта.

BG: Часто приходится слышать жалобы на то, что выделенные полосы стоят пустыми и что по ним, дай бог, один автобус за 20 минут проедет...

Е. М.: Выделенная полоса и должна быть пуста. Настолько пуста, чтобы автобус, который идет по ней со скоростью 50–60 км/ч, не встречал на своем пути никаких препятствий.

Я вас уверяю, у нас нет ни одной выделенной полосы, по которой автобус проходил бы только раз в 20 минут. На самом деле у нас все выделенные полосы работают с нагрузкой 70–120 единиц транспортных средств в час. У нас нет пустых выделенных полос, это надо понимать. Они все используются и заняты. Эти полосы в идеале должны работать таким образом, чтобы там никогда не собиралась очередь из машин, которые двигаются по этим полосам. Это ключевой аспект, он очень важный.

BG: Вроде бы действительно работа была проделана большая. А есть ли отдача? Стали ли люди больше пользоваться общественным транспортом?

Е. М.: В этом году у нас вырос пассажиропоток на 3%, в прошлом — еще на 3%. Замечу, что в предыдущие годы он все время падал. Причем падал много лет подряд: каждый год мы фиксировали сокращение объемов перевозки пассажиров на 2–3%.

Теперь же, хочу отметить, у нас не просто прирост пассажиропотока — мы фиксирует десятипроцентный рост так называемых платных пассажиров, то есть нелюбимых. Этому приросту способствовали два фактора. Во-первых, активизировавшаяся борьба с безбилетниками и теми, кто использует чужую социальную карту для поездки. Во-вторых, резкий приток экономически активного населения — людей, которые раньше ездили на личном транспорте, а теперь пересели на наземный городской пассажирский транспорт.

Если же брать, например, маршруты, которые ходят по выделенным полосам, то там значительная часть людей своими ногами, своим рублем голосует за выбор наземного городского пассажирского транспорта.

BG: Современный транспорт, выделенные полосы, движение без пробок — все это, должно быть, существенно улучшает условия труда водителей. Как в «Мосгортрансе» обстоят дела с подбором кадров? Охотно ли сами москвичи идут к вам на работу или приходится пользоваться услугами гастарбайтеров?

Е. М.: Москва — дефицитный регион именно по рабочим специальностям. Мы наблюдаем большой дефицит работников рабочих специальностей и большую конкурен-

цию на этом рынке. В Москве есть огромное количество безработных или низкооплачиваемых менеджеров и офисных работников, но есть дефицит людей рабочих специальностей, поэтому мы вынуждены привлекать кадры как из других регионов России, так и по квотам из других стран.

В настоящее время нехватка водителей составляет порядка 3 тыс. человек. За последний год уровень заработной платы у водителей вырос на 21%. И сегодня зарплаты водителей «Мосгортранса» составляют 50–75 тыс. руб. в месяц. Это позволяет нам улучшать структуру кадров: у нас увеличилось количество жителей Москвы и Подмосковья, что позволяет снизить процент иностранцев. Сейчас порядка 20% водителей — это иностранные граждане, 35–40% — водители из других регионов и 35–40% — жители Москвы и области.

Но мы понимаем, что нам нужно, с одной стороны, повышать заработную плату, с другой — искать внутренние резервы. Мы будем проводить оптимизацию персонала, чтобы стать более современной, компактной компанией. Однако оптимизация коснется только офисных работников, которые не связаны с движением. Ни одной оптимизации среди водителей сделано не будет.

Также мы планируем развивать собственный учебный комбинат по подготовке кадров. Не так давно мы первыми прошли переаттестацию. У нас есть соответствующие программы обучения с любого уровня — как для тех водителей, у кого уже есть права, так и для желающих обучаться с нуля. Обучение платное, но если человек хочет прийти к

нам на работу, мы заключаем ученический договор. В этом случае люди пока учатся, получают минимальную оплату, а потом начинают работать у нас.

BG: Как активное дорожное строительство и многочисленные изменения в транспортной сфере влияют на вашу маршрутную сеть? Появляются ли новые маршруты, как часто?

Е. М.: У нас каждый месяц происходит порядка 100 изменений маршрутной сети. Добавление, изменение остановок. Город живет, город развивается.

Но есть и несколько кардинальных изменений. Среди них — появление шести полужэкспрессных маршрутов. Они идут из удаленных районов Москвы до центра города и тем самым позволяют людям достаточно быстро добраться до работы. Почти 100% трассы у них проходит по выделенным полосам, что позволяет ехать достаточно быстро, минуя пробки. В настоящее время этими маршрутами пользуется примерно 95 тыс. человек каждый будний день.

BG: А работают ли какие-то маршруты ночью?

Е. М.: У нас появилось семь ночных маршрутов. Ведь наш город живет 24 часа в сутки, а метро не может работать круглосуточно. Поэтому мы открыли эти маршруты, которые дают людям возможность уехать из центра куда-то поближе к своему дому. А дальше, уже последнюю милю, последнюю часть пути, — либо пешком, либо на такси.

Мы прекрасно понимаем, что это исключительно социальный проект: никакого большого пассажиропотока

на этих маршрутах не будет. Но это такой сервис, который мы, как предприятие, предлагаем жителям нашего города. Мы планируем и в дальнейшем развивать эту маршрутную сеть.

Также совместно с мэрией у нас был реализован краудсорсинговый проект «Наши маршруты», в рамках которого сами жители предлагали нам организовать новые маршруты. В результате были отобраны девять. Шесть уже запущены и успешно работают, оставшиеся три мы пока не можем запустить из-за реконструкции улично-дорожной сети.

Кстати, из самых активных участников этого проекта мы сформировали общественный совет при «Мосгортрансе». Важно, что в нем нет ни одного депутата, ни одного артиста и даже ни одного известного блогера. В наш совет вошли непубличные люди, которые действительно готовы работать как эксперты и которым эта работа интересна.

BG: В последнее время много говорится о том, что на рынок общественного транспорта будут допущены частные компании. Вы не боитесь потерять нынешнюю монополию?

Е. М.: Начнем с того, что «Мосгортранс» уже сейчас не является монополистом. Значительное количество перевозок выполняет областной перевозчик ГУП «Мострансавто», который из области доезжает до каких-то станций на территории Москвы.

Кроме того, на рынке работает значительное количество компаний, которые осуществляют перевозки по нерегулируемым тарифам, так называемые маршрутные такси.

И вопрос о привлечении частных — это как раз вопрос о модернизации системы работы частных компаний, с тем чтобы они провели серьезную работу и пришли в город с новыми, хорошими, комфортабельными автобусами.

Речь идет об унификации правил работы всех перевозчиков, работающих на территории Москвы. По времени начала и окончания работы, по количеству транспортных средств на маршруте, по исполнению расписания, по времени ожидания на остановках. По обязательности использования единого городского билета. По городским тарифам. Все это обязательные условия новой концепции. Полная унификация. Для пассажира не должно быть разницы, сидится он в автобус «Мосгортранса» или в автобус частника.

BG: То есть маршрутки совсем исчезнут?

Е. М.: Не должно быть ситуации, когда не понятно, кто следит за сервисом и безопасностью, выполнением расписания. Например, есть отдельные направления, где в часы пик работает много маршруток, но часы пик заканчиваются — и частная компания тоже заканчивает работу, разъезжается по гаражам. То есть это фактически снятие сливок.

Кроме того, сейчас говорят о том, чтобы частники также ездили на автобусах. Небольшую маршрутку на конечной станции загружают под завязку, и дальше по пути движения до конечной точки она уже не может взять пассажиров. Следовательно, это нельзя считать обеспечением транспортной доступности.

К тому же сейчас воспользоваться маршрутками на льготных условиях не могут пенсионеры, дети, ветераны и другие категории льготников. А в рамках новой модели условия работы «Мосгортранса» и частников будут одинаковыми и город будет также компенсировать частнику те льготы, которые он будет предоставлять.

Поэтому мы совершенно не беспокоимся а, наоборот, всячески приветствуем появление частных компаний на рынке общественного транспорта. Это позволит еще сильнее насытить город общественным транспортом, сделать его еще более популярным.

Беседовала КИРА РЕМНЕВА

ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ВСЕ ВЫЛЕТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ГОРОДА ПОЛУЧАТ СВОИ ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ. А ДАЛЬШЕ МЫ БУДЕМ СМОТРЕТЬ, НА КАКИХ ЕЩЕ ТРАССАХ ЕСТЬ БОЛЬШОЙ ПОТОК ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОВ, ЧТОБЫ, ВОЗМОЖНО, И ТАМ СОЗДАТЬ ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ



➤ НОЧНЫЕ МАРШРУТЫ

Автобус Н1 ул. Озерная—аэропорт Шереметьево

Автобус Н2 ул. Беловешская—Лубянская пл.

Автобус Н3 ул. Уссурийская—Лубянская пл.

Троллейбус №63 138-й кв. Выхино—Лубянская пл.

Троллейбус №15 ВДНХ—Улица 10-летия Октября

Троллейбусы Бкр и Бч — следуют в обоих направлениях Садового кольца

Трамвай №3 ул. Академика Янгеля—метро «Чистые пруды»



СЕРГЕЙ БОБЫЛЕВ / ТАСС

СКОРО ЦИФРОВЫЕ ТАБЛО НА ОСТАНОВКАХ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА СТАНУТ ТАКИМИ ЖЕ ПРИВЫЧНЫМИ, КАК В МЕТРО