ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ПРИШЛА В ДВИЖЕНИЕ

В МИНУВШЕМ ГОДУ ВЛАСТИ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ЗАТЕЯЛИ РЕФОРМУ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ЧТОБЫ НАВЕСТИ ПОРЯДОК НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И ОБНОВИТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ. ВНЕДРЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ (КТС) И УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ СОПРОВОЖДАЛИ АНТИМОНОПОЛЬНЫЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА, СУДЫ И АКЦИИ ПРОТЕСТА. НЕСМОТРЯ НА АКТИВНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, ГОРОД ВСЕ ЖЕ СДЕЛАЛ ПЕРВЫЕ ШАГИ ПО ВНЕДРЕНИЮ КТС И ЧАСТИЧНО ОБНОВИЛ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ. ВЛАСТИ ТАКЖЕ АНОНСИРОВАЛИ РАСПРОСТРАНЕНИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА ЧАСТНЫЕ МАРШРУТЫ И РАЙОНЫ ОБЛАСТИ. РОМАН РЫСКАЛЬ

Маршрутную перестройку нижегородские власти готовили с 2014 года, отдав разработку комплексной транспортной схемы петербургской компании «Стройинвестпроект». За 60 млн руб. проектировщик сверстал документ с перспективой развития магистралей, привязанных к строительству новых микрорайонов и дорог, до 2030 года. Схема отражает ключевые проблемы транспортной сети Нижнего: дублирующие маршруты, пробки, хаотичное движение общественного транспорта и конкуренцию муниципальных перевозчиков с частниками. В мэрии хотят развести их по разным направлениям, оставив магистральные маршруты муниципальным «Нижегородпассажиравтотрансу» и «Нижегородэлектротрансу» и сделав подвозными остальные. Разработчик предложил наполовину (до 225 км) сократить маршрутную сеть и организовать пересадочные узлы, чтобы дозагрузить метро. Одновременно предполагалось повысить стоимость проезда и внедрить «тарифное меню» для экономии на пересадках и развития системы автоматизированной оплаты проезда (АСОП), в том числе в автобусах частных перевозчиков.

РОМАН ЯРОВИЦЫН

ПРОЕХАЛИСЬ ПО ЧАСТНИКАМ Внедрять КТС стали весной, когда администрация Нижнего Новгорода решила заменить 26 частных маршрутов с истекавшими сроками контрактов на 23 новых. Готовясь к ЧМ-2018, управленцы нагрузили конкурсы условиями по покупке нового подвижного состава средней вместимости. Планы властей раскололи ряды бизнесменов: одни поддержали наведение порядка в системе, другие заговорили о переделе рынка. Поддержку они искали у пассажиров, обклеив свои маршрутки агитацией против КТС и обещая не поднимать тариф с 20 руб. до еще обсуждавшихся тогда 28 руб. Предприниматели говорили, что условия конкурсов несправедливы, что возможность торговаться есть лишь у крупных участников со свободными 350–400 млн руб. на покупку автобусов. Остальные перевозчики, возившие нижегородцев много лет, сетовали, что остаются за бортом. Они жаловались антимонопольщикам и выходили в арбитраж, затягивая торги. В итоге противостояние вылилось в митинги и арест главы Ассоциации нижегородских перевозчиков Сергея Ковалева, которого обвинили в организации нападения на юриста мэрии, представлявшего интересы города в судах (сотрудника администрации избили кастетами). В результате администрация провела торги и завершила первый этап программы лишь в октябре. «Есть три задачи: обновление подвижного состава, построение новой маршрутной сети и обучение водителей. Сейчас основное выполнено на 40%: город порыжел (новые автобусы по условия конкурсов должны быть оранжевого цвета), водители научились ориентироваться в городе (большинство из них — выходцы из стран ближнего зарубежья), дублируемость маршрутов снизилась», — отмечает председатель комиссии городской думы по транспорту Алексей Гойхман. Господин Гойхман, впрочем, указывает, что «броуновское движение» у частников продолжается: «Многие предприниматели с устаревшим автопарком заканчивают работу по пятилетним контрактам, подписанным в 2013 году, или мигрировали на окраины города». Завершить обновление автобусного парка у частных перевозчиков мэрия планирует на торгах в 2018 году. После этого власти начнут оптимизировать транспортную сеть, сократив число маршрутов с 60 до 50. Покупать новый подвижной состав для муниципальных транспортных предприятий город не планирует: в 2017 году Нижний уже приобрел 200 новых автобусов и 23 вагона метро.

КАРТЫ В РУКИ Чтобы стимулировать развитие системы автоматизированной оплаты проезда, в августе городские власти подняли тариф на 40%, до 28 руб., сделав скидку для тех, кто пользуется транспортной картой или оплачивает поездку банковской, — до 26 руб. Одновременно власти и оператор АСОП «Ситикард» разработали тарифное меню на 60 и 90 минут и проездные с разным числом поездок. Ключевым событием для транспортной сферы стали поправки в закон Нижегородской области об организации пассажирских перевозок, обязывающие все предприятия с 2019 года внедрить АСОП (изменения приняты региональным парламентом в первом чтении). Идея ее тиражирования в районы обсуждалась давно, но конкретные наработки для принятия документа областной минтранс сформировал лишь к осени. Пока система работает только в Нижнем Новгороде. Ее оператор «Ситикард» в 2017 году зарегистрировал свыше 160 млн поездок в городском транспорте с учетом канатной дороги, отметив, что более 460 тыс. нижегородцев пользуются мобильным транспортным приложением. Необходимость принятия закона обусловлена тем, что без электронной системы министерство транспорта не может подсчитать субсидии муниципалитетам за перевозку льготников, и это ежегодно становится камнем преткновения между правительством и городскими властями, когда обсуждается размер компенсаций. Кроме того, инициатива призвана значительно снизить оборот наличных средств на рынке общественного транспорта и вытеснить тем самым нелегальных перевозчиков. По замыслу чиновников из минтранса, в Нижегородской области должны появиться четыре-пять операторов, которые будут самостоятельно договариваться с муниципальными и частными предприятиями об установке АСОП. В отношении последних задача сложнее: устанавливать валидаторы (считывающие устройства) владельцы подвижного состава обязаны, но участники рынка говорят, что работать выгоднее по наличному расчету, чтобы сохранить большую часть доходов в тени. На законодательном уровне власти предлагают через суд лишать лицензий перевозчиков, отказывающихся устанавливать оборудование АСОП на своем транспорте, но как система заработает в районах, где пассажиры привыкли платить наличными, а многие перевозчики и так работают без лицензий, пока неясно, говорят собеседники „Ъ“. По их словам, из частников в Нижнем Новгороде с АСОП работает единственный перевозчик Дмитрий Каргин, остальные не спешат внедрять систему. ■

ТАРИФ НА ВЫЖИВАНИЕ

Одной из причин повышения стоимости проезда стало финансовое положение муниципальных транспортных предприятий, которые работают в убыток. Из-за долгов перед поставщиками топлива и энергетиками не выходили на линии автобусы, трамваи и троллейбусы. Кредиторы подавали на МУПы в суд. К проблемам «Нижегородэлектротранса» добавился отказ страховщиков оформлять ОСАГО, а «Нижегородпассажиравтотранс» (НПАТ) лишился 30 больших автобусов-«гармошек» из-за некачественного топлива. По данным городского департамента транспорта, ежедневно на линию выходят около 360 автобусов НПАТ, 280 троллейбусов и трамваев и 17 составов метро из четырех-пяти вагонов. Сообщать о финансовых итогах предприятий в мэрии не стали, известно, что в прежние годы убытки НПАТа колебались в пределах 600–800 млн руб., хотя замглавы города Наталия Казачкова отмечала, что в 2017 году предприятие впервые получило прибыль. Отчасти в сложившейся ситуации руководство предприятий винило региональное правительство, заявляя, что субсидии за перевозку льготников не покрывают реальных затрат городского бюджета, а фактическая стоимость поездки дороже тарифа минимум на треть.