

## городская среда

# Платить по счетчику

— транспорт —

**Пермь готовится к очередной масштабной реформе работы общественного транспорта. Наиболее серьезные изменения коснутся работы частных автобусных перевозчиков. Это связано со вступившим в силу федеральным законодательством, согласно которому теперь маршруты должны разыгрываться на аукционе в рамках 44-ФЗ. Попытки подстроить нынешнюю систему распределения маршрутов под этот закон оказались неудачными. Теперь муниципалитет планирует закупать у перевозчиков авточасы или автокилометры, а выручку будет собирать без участия предпринимателей.**

Необходимость реформы работы общественного транспорта Перми вызвана изменениями федерального законодательства. Согласно 220-ФЗ, осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством РФ о контрактной системе в сфере закупок (44-ФЗ). Таким образом, принятая в Перми в 2014–2015 годах схема распределения автобусных маршрутов на основании конкурсных процедур сегодня уже не актуальна и городу необходимо выработать новые правила работы с перевозчиками. Тем более что заключенные ранее контракты на обслуживаемые маршруты истекают.

Сегодня автобусные перевозки города Перми полностью отданы в руки частных перевозчиков. До 2015 года объемы работы на маршрутах распределялись по заявительному принципу: перевозчик подавал заявку в мэрию на право обслуживания маршрута, и с ним заключался договор. Претензии к такому непрозрачному способу распределения работы предъявляли как сами перевозчики, так и депутаты Пермской городской думы. Это было связано в том числе и с тем, что из бюджета Перми ежегодно выплачиваются субсидии на перевозку льготных категорий граждан и на покрытие выпадающих доходов. Поэтому мэрия несколько лет искала способ исправить эту ситуацию. В результате длительных обсуждений и судебных разбирательств в 2014 году была принята конкурсная документация. Оценивали перевозчиков на основании четырех параметров: средний срок эксплуатации транспортных средств (ТС), удельный вес ТС с низким расположением пола, средний экологический класс ТС и количество автобусов, работающих на газе. Контракты были заключены на срок от одного года до трех лет.

Некоторые договоры уже истекли, и ДДиТ предпринял попытку сыграть высвободившийся объем работ по новым правилам. В сентябре прошлого года мэрия разыграла два маршрута новым способом. На аукцион были выставлены контракты для работы на двух автобусных мар-

шрутах: №46 (Драмтеатр — Северное кладбище) и №60 (Детский дом культуры им. Кирова — Комсомольская площадь). За годовой объем работы на маршруте департамент дорог и транспорта (ДДиТ) предлагал 1 руб., а шаг аукциона составил всего 5 коп. На аукцион заявились восемь участников, которые торговались пять дней. По расчетам самих перевозчиков, при таких параметрах торги, шедшие на электронной площадке Сбербанк, могли длиться до 120 лет. Перевозчики просили мэрию остановить аукцион и изменить условия, но чиновники отказались. Торги завершились утром 9 сентября. Победу в них одержало ООО «Закамский автобус». Лот был продан за 127,4 руб., экономия бюджета составила 12 814%.

В итоге власти признали, что в таком виде проводить аукционы нецелесообразно, и заявили, что будут искать новый способ проведения аукционов. Весной этого года ДДиТ распределил еще два маршрута: №36 (Улица Мильчакова — микрорайон Вышка II — микрорайон Вышка I) и №62 (Ипподром — микрорайон Крохалева). Распределение этих контрактов не было публичным. Как пояснили в ДДиТ, муниципальные контракты на эти маршруты были заключены на основании 44-ФЗ. От подробных комментариев на тему распределения маршрутов в ДДиТ отказались.

Стоит отметить, что на официальном сайте госзакупок опубликованы данные о запросе цен на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок автомобильным транспортом. «Проведение данной процедуры сбора информации не влечет за собой возникновения каких-либо обязательств заказчика», — говорится в документации на сайте госзакупок. Никакой информации о заключенных по итогам этой процедуры контрактах не опубликовано.

На сайте МКУ «Городское управление транспорта» указано, что маршрут №36 по-прежнему обслуживает ИП Александр Стерлягов, а маршрут №62 теперь вместо МУП «Пермгортранс» обслуживает ИП Андрей Целоусов. «Действительно, в настоящее время маршрут №62 обслуживает индивидуальный предприниматель Целоусов А. А. Это значит только то, что ГЭТ больше не будет обслуживать маршрут №62», — заявили в ДДиТ. Опрошенные перевозчики считают такой способ разыгрывания маршрутов непрозрачным. По данным «Ъ — Городская среда», сейчас предприниматели готовят жалобу в УФАС.

Экс-депутат Пермской городской думы и перевозчик Павел Ширев, один из идеологов реформы транспортного отрасли 2014–2015 годов, отметил, что законная на тот момент схема распределения автобусных маршрутов сегодня, в связи со вступившим в силу новым законодательством, уже не может быть применена. «220-й закон действительно отсылает нас к 44-му федеральному закону. И он предусматривает несколько



**В Перми планируется очередная реформа работы общественного транспорта**

ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

способов заключения контрактов. Процесс только начинается, и должен быть найден оптимальный вариант», — говорит господин Ширев. По его словам, важно, чтобы решающим критерием была не стоимость услуги, а ее качество. Важно учитывать и характеристики подвижного состава.

В дальнейшем власти планируют полностью изменить систему взаимоотношений с перевозчиками. Вместо заключения контрактов на обслуживание маршрутов предлагается заложить в бюджете средства на оплату авточасов или автокилометров у перевозчиков. Это значит, что сбором выручки будут заниматься не сами предприниматели, а муниципальное учреждение «Гортранс» и оно же будет оплачивать предпринимателям фактически выполненный объем работ. Для этого система оплаты проезда в общественном транспорте должна стать безличной. По мнению разработчика, который выступил «Гортранс», это позволит сделать отрасль общественного транспорта абсолютно прозрачной. Сейчас проект реформы обсуждается как на городском, так и на краевом уровне. Предполагается, что реализована эта идея будет уже в следующем году. Мэрия также предлагает отказаться от единого тарифа на пе-

ревозки и перейти на систему, при которой стоимость поездки будет различаться в зависимости от способа оплаты, количества поездок или расстояния. Реформа уже обсуждалась в рамках городского часа при губернаторе Пермского края Максиме Решетникове.

«Мы стоим на пороге больших перемен. Я слежу за предлагаемыми нововведениями, но пока мало что могу сказать, ведь никакой конкретики еще нет. Как правило, даже хорошие идеи могут быть испорчены плохой реализацией. Такой вариант действительно может быть способом экономии бюджетных средств, но не единственным», — считает Павел Ширев.

Консультант Института транспортно-планирования Российской академии транспорта Денис Гвоздев отмечает, что закон 220-ФЗ предлагает конкретное количество возможных вариантов организации работы транспорта, одним из которых является сбор выручки от продажи билетов заказчику, а с перевозчиками должны быть заключены контракты, по которым им должны полностью оплачиваться их расходы на обслуживание маршрутов. «В рамках реализации закона так или иначе необходимо принять решение, по какому варианту идти в таком случае. Главное — избежать ситуации, при которой принимаемые решения будут направлены исключительно на реализацию закона, а не на решение существующих проблем. Принятие данного закона по всей России повлекло необ-

ходимость изменения существующих правил работы общественного транспорта, и каждый город и регион сегодня выбирает тот или иной путь. Насколько мне известно, на сегодняшний день аналогичный способ организации со сбором выручки в бюджет и полной оплатой услуг перевозчиков за счет бюджета не реализован и не применялся ни в одном из регионов, но с момента принятия закона и начала его реализации прошло не так много времени, в связи с чем, к сожалению, пока очень мало информации о результатах внедрения того или иного способа организации работы общественного транспорта», — уточнил господин Гвоздев.

По его мнению, при принятии того или иного способа многое будет зависеть от деталей, как именно будет внедряться модель управления. «Важно четко расставить приоритеты, главенствующим из которых должен стать интерес пассажиров и жителей города. Помимо озвучивания идеи новой концепции важно, чтобы были определены четкие и конкретные цели и ожидаемые результаты, по которым можно будет в будущем объективно оценить, оправдалось принятое решение или нет, чтобы была возможность корректировать действия для достижения результатов. К сожалению, из публично доступной информации эти цели и результаты не видны, но, очевидно, они есть, и я считаю, что они должны стать публичными», — говорит он. Эксперт уверен, что глав-

ным выигравшим от нововведения будет являться именно бизнес, так как основную массу ответственности и рисков должен будет взять на себя бюджет, а перевозчики получат твердые контракты на выполнение четкого объема работы вне зависимости от количества перевозимых пассажиров.

«Исходя из этого, надо признать, что предлагаемая модель — это очень смелое и одновременно очень ответственное решение, и за это надо отдать должное, но при этом важно понимать, как это решение будет воплощаться в жизнь. Несмотря на то что вопросов очень много, краеугольный камень как раз будет заключаться в том, что доходы должен будет собирать бюджет и оплачивать услуги перевозчиков — как частных, так и муниципальных — в полном объеме будет бюджет», — говорит господин Гвоздев. Он считает, что сбор выручки не является функцией власти и такие обязательства несут большой риск для бюджета. «В целом я считаю, что власть города Перми сформировала в первую очередь для себя очень серьезный и ответственный вызов, и поэтому необходимо согласиться с тем, что переход должен быть взвешенным и плавным, чтобы не получить массовых и фатальных результатов. Необходимо более открыто привлечь экспертное сообщество, определить и зафиксировать цели и результаты предлагаемой концепции», — подытожил эксперт.

**Ирина Пелявина**

## Ремонтный сезон

**Группа «Т Плюс» в Пермском крае открывает летнюю кампанию в рамках подготовки к отопительному сезону 2018/19 года**

Основа развития современного мегаполиса — комплексный подход к обновлению городской энергосистемы. В части надежной подачи тепла это, прежде всего, ремонты теплоисточников и реконструкция теплосетей. Ежегодные подготовительные работы должны включать все районы города с акцентами на ключевых объектах. Дополнительное требование времени — восстановление благоустройства объектов городской среды по самым высоким стандартам качества. Именно такие принципы сегодня применяет Группа «Т Плюс» в Перми.

В Пермском крае климат осенью — зимой 2017/18 года отличался низкими температурами наружного воздуха. Например, даже в марте фиксировались минусовые показатели. Как следствие — отопительный сезон оказался длиннее, чем в прошлом году. Но энергетики Пермского филиала «Т Плюс» и тепло-снабжающего предприятия ООО «Пермская сетевая компания» уже сейчас начали готовиться к зиме.

Специалисты сформировали потребность в трубопроводах, запорной арматуре, теплообменниках и насосном оборудовании и запустили закупочные процедуры. План ремонтов по ТЭЦ и котельным уже выполняется. Инвестиции «Т Плюс» и предприятий в контуре управления в мероприятия по обеспечению надежного энергоснабжения оцениваются в 2,56 млрд рублей. Из этих средств 1,96 млрд рублей — тарифные источники, и 600 млн рублей — дополнительные средства, которые компания вносит с целью обеспечить опережающее развитие теплосетевого комплекса.

### ГЕНЕРАЦИИ В ПОМОЩЬ

Программа ремонтов 2018 года для объектов генерации включает прове-

дение 25 капитальных и средних ремонтов основного оборудования, в том числе 16 котельных агрегатов общей производительностью 3962 тонны пара в час, 5 турбин совокупной мощностью 117,9 МВт, более 60 текущих ремонтов всех видов основного энергетического оборудования и сооружений. Запланирована профилактика четырех котлоагрегатов Пермской ТЭЦ-14, турбогенераторов пермских ТЭЦ-6, ТЭЦ-9 и ТЭЦ-14, а также Чайковской ТЭЦ-18. Еще в феврале прошел один из самых крупных ремонтов этого года: сервисное обслуживание нового энергоблока — газотурбинной установки Пермской ТЭЦ-9, в ходе которой выполнен комплекс работ по замене узлов и проведена оценка состояния оборудования.

### ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА

Энергетики подчеркивают, что намерены уделить тепловым сетям в летний период особое внимание. В течение лета во всех районах Перми пройдут гидравлические испытания: обязательная ежегодная процедура проверки трубопроводов на плотность и прочность. Данная мера позволяет своевременно выявить и устранить дефекты. Согласно

действующему законодательству, УК и ТСЖ обязаны своевременно оповещать жителей о планируемой профилактике. Кроме того, текущая информация будет размещаться на странице Пермского филиала «Т Плюс». Для жителей также круглосуточно действует телефон диспетчерской ООО «ПСК» — 281-72-99. Всего за лето будет проведена диагностика более 2000 км теплосетей.

### «РЕ: КОНСТРУКЦИЯ» ПРОДЛЕНА

Начатое в рамках федеральной программы «Т Плюс» «Ре: Конструкция-2017» техническое перевооружение ключевых городских тепломагистралей продолжится и в этом году. Реконструкция пройдет на улицах Космонавта Леонова и Советской Армии (Индустриальный район), Осинской, Крисанова (Ленинский район), Сивашской и Маршала Рыбалко (Кировский район) и других. Например, продолжится один из масштабных проектов прошлого года — реконструкция тепломагистралей на ул. Островского. Энергетикам предстоит уложить новые трубы диаметром 700 мм на участке длиной 360 м от ул. Малышева до ул. Тимирязева в районе гипермаркета «Семья». Это объект повышенной сложности, так как зона работ включает перекресток Островского — Революции. Для информирования жителей здесь будут выставлены информационные аншлаги, автовладельцев проинформируют о вариантах объезда.

Еще одна крупная реконструкция 2017 года пройдет на улице Пермской: обновление затронет тепломагистраль диаметром 500 мм длиной 450 м на отрезке Комсомольский проспект — Горького. Таким образом, надежность энергоснабжения жителей домов, расположенных в центре Перми и на «пермском Арбате», будет значительно повышена.

### СОХРАНИТЬ ДИНАМИКУ

«Т Плюс» прошлым летом охватила улицы всех районов краевой столицы, включая право- и левобережную части города. В итоге главные магистрали, по которым теплоресурс поступает в большое количество домов пермяков, повысили коэффициент эффективности. Как результат, в отопительном сезоне-2017/18 значительно сократилось число дефектов на сетях и жители реже сообщали о перебоях с подачей теплоснабжения. Для сохранения положительной динамики компания приняла решение продолжить обновление тепловых артерий города и заменить в этом году еще 8,3 км теплопроводов. Всего на подготовку тепловой инфраструктуры Перми выделено 800 млн рублей.

### МОРОЗЯТ ОТРАСЛЬ

Сформированные планы энергетиков позволят будущей зимой надежно подавать тепло в квартиры пермяков. Поэтому накануне завершения отопительного сезона проблема задолженности за тепловую энергию приобретает



**В 2018 году в Перми будет переложено 8,3 км тепломагистралей на ключевых участках**

повышенную актуальность. Например, долги нерадивых управляющих компаний составляют 4,5 млрд рублей — почти половина всех неплатежей. Низкая платежная дисциплина со стороны УК-посредников осложняет своевременное выполнение мероприятий по подготовке тепловой инфраструктуры города. Компания призывает всех должников выполнить свои обязательства и погасить имеющуюся задолженность.

### ТЕХНОЛОГИЯ ТЕПЛА

Технический директор — главный инженер ООО «Пермская сетевая компания» Максим Рябенко отмечает, что энергетики намерены продолжать придерживаться высоких стандартов каче-

ства при проведении летних ремонтов. «В плане технологии, как и в прошлом году, будут применяться трубы с ППУ-изоляцией и повышенным сроком службы до 25 лет. Работы планируем проводить с соблюдением общегородских стандартов: места проведения раскопок будут оборудованы современными ограждениями и оснащены информационными баннерами для населения. После завершения перекладки сетей предусмотрено также выполнение мероприятий по восстановлению благоустройства: укладка дорожного полотна, асфальтирование тротуаров, установка бордюров и отсыпка газонов».