

АВТОБУС ВСТАЛ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ

В СЕРЕДИНЕ 2020 ГОДА ПЕТЕРБУРГ ПЕРЕЙДЕТ НА НОВУЮ СИСТЕМУ РАБОТЫ С КОММЕРЧЕСКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА. СЕЙЧАС ОНИ ЗАНИМАЮТ ОКОЛО 60% РЫНКА ГОРОДА, И ЭТА ПРОПОРЦИЯ ПО ОТНОШЕНИЮ К ПОДКОНТРОЛЬНЫМ СМОЛЬНОМУ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПАНИЯМ, ПО МНЕНИЮ ЧИНОВНИКОВ, ДОЛЖНА СОХРАНИТЬСЯ. ОДНАКО СЛОЖНО ПРОГНОЗИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ СИТУАЦИИ, ПОКА ДЕТАЛИ НОВОЙ СХЕМЫ ОКОНЧАТЕЛЬНО НЕ УТВЕРЖДЕНЫ. ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

В конце июля Министерство транспорта РФ опубликовало типовой контракт для транспортных компаний, которые осуществляют регулярные перевозки пассажиров. Такой договор, предположительно, заключат с каждым из перевозчиков, который выиграет тендер на обслуживание транспортных потоков в городе. Конкурсы, по заявлениям чиновников, должны состояться осенью. По данным на апрель 2019 года, Смольный собирался разыграть 31 лот общей стоимостью около 10 млрд рублей. В каждом из лотов прописаны номера маршрутов, их трассы, количество автобусов малой или большой вместимости, километраж работы, а также прогноз пассажиропотока.

Для справки: в Петербурге сегодня работают 17 перевозчиков, при этом ОАО «Третий парк», ООО «Петербургская транспортная компания» (ПТК) и ООО «Питеравто» занимают около 60% рынка коммерческих автобусных перевозок в городе.

УТРАСЯНИЕ ПАРАМЕТРОВ Несмотря на то что типовой контракт Минтранса устанавливает ключевые аспекты взаимодействия между сторонами, основные параметры реформы закрепляются в приложениях к документу, которые каждый субъект Федерации может выставить самостоятельно. Это касается характеристик и оборудования транспортных средств — например, срока эксплуатации (по новым требованиям, автобус должен быть не старше двух лет на момент заключения контракта), бортовых систем, кондиционирования и отопления, услуги Wi-Fi и других (на усмотрение заказчика отдано более 20 требований). Вложения в новый подвижной состав — одно из самых капиталоемких для перевозчиков требований. Всего, по планам города, транспортные компании обновят 2352 машины, причем низкопольных и оснащенных кондиционером в салоне. Общие инвестиции в эти мероприятия — 21–25 млрд рублей. По оценке экспертов, стоимость одной машины составляет 12–15 млн рублей, однако петербургские компании могут «потянуть» закупку автобусов по 4–8 млн рублей — подобные машины делают ГАЗ, ЛиАЗ и СимаЗ.

По данным ВГ, в сентябре состоялось очередное совещание курирующего транспортную отрасль вице-губернатора Эдуарда Батанова с перевозчиками, обсуждался конкурс. Как говорят собеседники ВГ, власть и бизнес продолжают спорить о деталях реформы наземного общественного транспорта. Так до конца и не установлено, по какой процедуре будут разыграны контракты: конкурсом или аукционом. Неясно также, кто будет выступать заказчиком: комитет по транс-



ПО ОЦЕНКЕ ЭКСПЕРТОВ, НОВАЯ МАШИНА, СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ТРЕБОВАНИЯМ ВЛАСТЕЙ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ, ОБОЙДЕТСЯ ПОСЛЕДНИМ В 12–15 МЛН РУБЛЕЙ ПРИ ПОСИЛЬНОЙ ДЛЯ НИХ ЦЕНЕ В 4–8 МЛН

порту или подконтрольное ему ГКУ «Организатор перевозок». Перевозчики выступают за проведение конкурса, так как вес ценового критерия там составляет 70%, остальное — требования по качеству и безопасности перевозок. Согласно 44-ФЗ, при конкурсе победителем становится участник, давший лучшее для заказчика предложение по условиям исполнения контракта, в аукционе же побеждает тот, кто предложил меньшую цену контракта. Главное отличие между рассматриваемыми способами — критерий выбора победителя: цена — в случае аукциона, лучшие условия в совокупности — в случае конкурса. Кроме того, победителя по конкурсу выбирает тендерная комиссия, а по аукциону — непосредственно заказчик.

Один из самых спорных моментов грядущей реформы — оптимизация маршрутной сети. По планам правительства, к 2020 году она за счет минимизации дублирования маршрутов, когда маршрутка коммерческого перевозчика забирает пассажиров, следуя перед городским автобусом, сократится почти вдвое — до 362 маршрутов. Взамен этого там, где трассы перевозчиков совпадают, чиновники планируют нарастить количество городских автобусов и увеличить интервал их движения. В отдельно взятом районе это, напри-

мер, маршрутка К-269, трасса которой, по мнению чиновников, почти идентична троллейбусу № 33: он после исключения маршрутки из сети будет ходить чаще. Представители администрации не скрывают, что такие действия приведут к увеличению пассажиропотока ГУПов («Пассажиравтотранс», «Горэлектротранс»), которые перейдут на новую систему работы с 2025 года. «При этом дотации (ГУПам за перевозку пассажиров.— ВГ) уменьшатся, ведь количество пассажиров вырастет», — заявлял в сентябре заместитель председателя комитета по транспорту Валерий Молодец.

Сейчас власть и бизнес договорились о переходе на «полное покрытие затрат» при осуществлении транспортной работы: эта конструкция предполагает, что коммерческий перевозчик не собирает деньги за проезд (то есть доходы от реализации билетов не остаются у организации), есть только плата за километр. Таким образом, ни водитель автобуса, ни перевозчик не заботится о фактическом пассажиропотоке на маршруте, ему заплатят за километр транспортной работы 147 рублей.

ДОЛИ БУДУЩЕГО С 2005 по 2015 год комитет по транспорту Петербурга самостоятельно проводил конкурсы на право

обслуживания маршрутов. Чиновники определяли требования: отсутствие долгов по налогам, возраст подвижного состава, число ДТП и другие. Там, где старые контракты закончились, Смольный уже проводит торги по новым правилам. На рынок регулярных пассажирских перевозок, например, вышли компания «Пальмира» и «Транспортная областная компания». Ряд конкурсов выиграл городской «Пассажиравтотранс». Сколько еще новых игроков появится в Петербурге, чиновники оценить затрудняются. При этом перевозчики «старой гвардии» уверены, что в погоне за контрактом в условиях аукциона участники начнут демпинговать и выигрывать, но обслуживать договор не смогут. В таких случаях, считают в Смольном, конкурс будет разыгран заново, а за перевозку пассажиров в переходный период будут отвечать ГУПы.

Председатель Ассоциации перевозчиков пассажиров Василий Киселев ожидает, что новая команда Смольного, пришедшая к руководству городом вместе со ставшим губернатором в сентябре Александром Бегловым, окажет поддержку крупным инвесторам, а именно частным автобусным перевозчикам, которые давно реализуют программы развития городского транспорта. «Компании уже вложили немалое количество средств, и подтверждение этому можно найти в имущественном фонде, который приобретался за многие годы, в десятках и сотнях гектаров земли, которые покупались под строительство транспортной инфраструктуры, в новом подвижном составе. С 2005 года в городе было закуплено и заменено около 12 тыс. машин», — говорит господин Киселев.

Поскольку петербургские конкурсы еще не разыграны, эксперты не готовы давать прогнозы по изменению петербургского рынка пассажирских перевозок наземным транспортом. По словам господина Батанова, пропорции частных и государственных перевозчиков «не меняются сильно».

Рынок частных перевозок Москвы близок к 14 млрд рублей, считали в мэрии города. Когда столица переходила на новые параметры работы с транспортными компаниями в 2015 году, власти разыграли 63 лота на обслуживание 211 маршрутов по новой модели пассажирских перевозок. Тогда победили восемь компаний: «Автолайн», Таксомоторный парк № 20, «Гепарт», «Альфа грант», «Рико», «Гортакси», «Автокарз» и «Транс-вей» — по оценкам представителя мэрии, занимавшие 70% рынка автоперевозок. «Альфа грант», как сообщали СМИ, может быть связана с сыном главы МВД Владимира Колокольцева Александром. ■