

ЕДЕМ ДАЛЬШЕ

В ПЕРМИ ЗАВЕРШИЛАСЬ МАСШТАБНАЯ РЕФОРМА ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. В РЕЗУЛЬТАТЕ СЕРЬЕЗНО ИЗМЕНИЛАСЬ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ, ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА С ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ, ОКАЗЫВАЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ. РЕФОРМА ОБСУЖДАЛАСЬ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ И ДО СИХ ПОР ВОСПРИНИМАЕТСЯ НЕОДНОЗНАЧНО. ОСНОВНЫЕ ПРЕТЕНЗИИ КАСАЮТСЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ И СЕРЬЕЗНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ СО СТОРОНЫ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА. ВПРОЧЕМ, ВСЕ СТОРОНЫ СХОДЯТСЯ ВО МНЕНИИ, ЧТО БОЛЬШИНСТВО ПОСТАВЛЕННЫХ РЕФОРМОЙ ЗАДАЧ ВСЕ ЖЕ УДАЛОСЬ РЕШИТЬ.

ИРИНА СУХАНОВА

ДЛИННАЯ ДОРОГА РЕФОРМ Подготовку к реформе городского общественного транспорта в Перми начали еще в 2017 году. Ее необходимость была вызвана изменением федерального законодательства. Администрация города Перми, разрабатывая новые правила работы, намеревалась решить сразу несколько проблем городского транспорта: низкую безопасность перевозок, недостаточно хорошее качество обслуживания пассажиров, устаревший подвижной состав, неравномерное распределение транспорта между центром и районами города и невозможность контроля финансовых потоков в отрасли.

На протяжении двух лет реформа обсуждалась на краевом и городском уровне с участием чиновников, депутатов, перевозчиков и жителей Перми. К разработке новых правил работы привлекались эксперты, а изменения маршрутной сети обсуждались на общественных слушаниях.

В результате в мае 2019 года в городе запустили транспортную реформу. Она выразилась в запуске пилотного проекта, в котором впервые была опробована новая модель работы с перевозчиками: теперь деньги собирает сам город, а у перевозчиков закупаются авточасы. Распределение маршрутов происходило на основании конкурсных процедур.

Основные же изменения начались в 2020 году. С перевозчиками начали заключать новые брутто-контракты. Маршрутная сеть общественного транспорта Перми также была серьезно скорректирована — были убраны дублирующие маршруты. В 2020 году значительно подорожала стоимость проезда — с 20 до 26 руб. До этого тариф не повышался четыре года, а его рост сдерживался искусственно. При этом была введена возможность бесплатных пересадок с одного транспорта на другой в течение 40 и 60 минут, появились проездные для льготных категорий пассажиров и безналичная оплата с возможностью экономить на проезде в транспорте.

Минувшей весной были разыграны пятилетние контракты на обслуживание автобусных маршрутов города. Уже разыграна большая часть маршрутов. С 1 июня шесть перевозчиков начали работать на 18 автобусных маршрутах. В результате аукционов на рынок вышли новые игроки. Это члены столичных холдингов ООО «Ранд Транс» и ООО «Ресурс Транс», которые выиграли почти половину разыгранных маршрутов. Сейчас по пятилетним контрактам работает уже



В РЕЗУЛЬТАТЕ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ В ПЕРМИ СЕРЬЕЗНО ИЗМЕНИЛАСЬ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ

более 400 новых автобусов, это свыше половины от всего количества подвижного состава в городе. Продолжаются торги на оставшуюся малую часть городских маршрутов.

К ЧЕМУ ПРИЕХАЛИ Несмотря на долгую подготовку, реализация реформы вызвала критику горожан, а также депутатов гордумы, которые даже создали временную комиссию по контролю за транспортной реформой. Претензии пермяков касаются непривычной маршрутной сети. Часть маршрутов в центральной части города была упразднена, и жители писали петиции с требованием вернуть привычные маршруты. Перевоз-

чики, в свою очередь, были недовольны конкурсными процедурами и обращались с жалобами в антимонопольную службу.

Основная претензия депутатов гордумы — возросшее бюджетное финансирование транспортной отрасли. В 2020 году объем убытков оценивается в размере не менее 2 млрд руб. При этом депутаты отмечают, что в результате реформы контроль за финансовыми потоками отрасли не был обеспечен в полной мере из-за низкого качества автоматизированной системы учета пассажиропотока (АСУП).

При подготовке реформы в администрации отмечали, что не ставят целью сокращение бюд-

жетного финансирования отрасли. Так, начальник департамента транспорта администрации Перми Анатолий Путин еще в 2018 году подчеркнул, что цель реформы — повысить качество перевозок при сохранении бюджетного финансирования на том же уровне. Однако до реформы бюджетное финансирование отрасли составляло около 1 млрд руб. ежегодно. В мэрии поясняют, что к росту убытков привело частичное завышение планового показателя пассажиропотока при расчетах работы новой транспортной модели, а также беспрецедентное падение пассажиропотока в связи с пандемией коронавируса. Кроме того, к увеличению выпадающих доходов привел

ПЕРМЬ СТАЛА ВТОРЫМ ГОРОДОМ В РОССИИ, В КОТОРОМ БЫЛА РЕАЛИЗОВАНА КРУПНОМАСШТАБНАЯ РЕФОРМА ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА



РЕФОРМА