

рост безналичной оплаты проезда и бесплатных пересадок.

Сейчас администрация города совместно с депутатской комиссией ищет способы сокращения убытков. Рассматриваются различные варианты: от сокращения времени бесплатных пересадок до пересмотра объемов перевозок. Однако никаких решений еще не принято.

Предприниматель Александр Стерлягов считает, несомненный плюс для перевозчиков в том, что те, кто сумел выиграть конкурсы, имеют гарантированный объем работ и гарантию оплаты от администрации. Но в то же время серьезно беспокоит предпринимателей дальнейшая работа по контрактам. Есть опасения, что если будет сокращен объем работ, то изменится и финансовая модель перевозок, в итоге убытки отрасли лягут на плечи перевозчиков. К тому же предприниматели отмечают, что есть неразыгранные маршруты и при проведении конкурса в дальнейшем необходимо учитывать проблемы, с которыми реформаторы столкнулись ранее.

«Все очень здорово критикуют новую транспортную модель. Но я не считаю, что она такая провальная. Да, у нее много недостатков, хватает недоделок. Но теперь давайте представим ситуацию, если бы перевозчики работали по старому принципу. В городе пассажиропоток в связи с пандемией рухнул, и выручка упала практически на 40%. На сколько бы хватило мощности перевозчиков работать в этих условиях? Сейчас все говорят о том, что бюджет несет колоссальные убытки по транспортной отрасли. Я не считаю, что это убытки. Это средства, которые идут не на покрытие убытков транспортной отрасли, а на обеспечение равной транспортной доступности для жителей города Перми. Если бы сейчас все работали по старым правилам, перевозчики бы от маршрутов отказались. Проблема была бы гораздо серьезнее. Да, не все в этой реформе гладко. Но я считаю, что если создать комиссию, можно довести реформу до нормального состоя-



БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ПЕРМСКИХ АВТОБУСОВ БЫЛИ ЗАМЕНЕНЫ НА НОВЫЕ

ния», — говорит директор ООО «Автомиг» Игорь Сасунов.

Депутат Александр Филиппов считает, что решены только три из заявленных реформой целей. «Нельзя не отметить серьезное обновление подвижного состава. Город благодаря новым автобусам сразу преобразился, и это, конечно, бросается в глаза. Горожане это отмечают. Этот плюс, несомненно, можно записать в актив администрации», — говорит депутат. Также он отметил, что оценка новой маршрутной сети разная. В каких-то районах пермяки отмечают улучшения, а где-то довольно много обращений и необходимо ситуацию доработать. Самый же главный недочет реформы — отсутствие корректной системы подсчета пассажиров и большие убытки отрасли. Переход на новую систему работы пока не дал запланированного контроля над финансовыми потоками. Именно с

этим, главным пунктом сегодня предстоит серьезно работать. К тому же необходимо пересмотреть нормативные документы, чтобы при разыгрывании следующих маршрутов не совершить выявленные в ходе апробации системы ошибки.

«Пермь стала вторым городом в России, в котором была реализована крупномасштабная реформа пассажирского транспорта. Это и новая маршрутная сеть, и новые взаимоотношения с перевозчиками, и новая финансовая модель, и новая система оплаты», — рассказал директор Института транспортного планирования Михаил Якимов. По его словам, во всех городах в большей или меньшей степени идут реформы системы транспортного обслуживания населения. В Перми это самые масштабные изменения.

Первый опыт был в городе Твери, где все мероприятия по обновлению сети и подвижно-

го состава финансировались на деньги регионального бюджета. Кроме того, транспортную реформу с новой маршрутной сетью и брутто-контрактами внедряет сейчас город Новокузнецк Кемеровской области, там уровень недовольства жителей весьма высок. «Это означает, что реформы действительно являются очень резонансным событием и не оставляют равнодушными ни одного жителя ни одного города России», — говорит Михаил Якимов. В Перми и сама идея, и ее финансирование, вернее, даже сама концепция идеи мероприятия были разработаны администрацией города, и все финансирование осуществлялось из муниципального бюджета.

«Что касается Перми, я считаю, что цель вполне достигнута. Резко изменился подвижной состав на маршрутной сети во всем городе. Средний возраст автобусов составил четыре года. Это более 400 автобусов выпуска 2019–2020 годов. Средний экологический класс — 4,6. Доля низкопольных автобусов — 90% уже сейчас. Это то, что видят люди, то, чем они пользуются. Считаю, что самой тяжелой задачей был запуск новой транспортной модели в городе», — подчеркивает специалист.

Надо отметить, что первоначальный проект маршрутной сети был серьезно доработан в ходе обсуждений с общественностью. «В результате доработки увеличился объем транспортной работы. Вполне ожидаемо, что именно это, а также объективные условия снижения пассажиропотока, связанные с ограничением передвижения людей в период пандемии, вызвали непрогнозируемый кассовый разрыв между объемами оплаты пассажирской работы и собираемой выручки. И здесь надо заметить, что деньги никуда не исчезли. Эти деньги пошли на благо жителей города Перми, которые могли пользоваться качественным подвижным составом, чувствовать себя в нем свободно и комфортно», — резюмирует эксперт. ■

«ВТОРИЧНОЕ СЫРЬЕ СЕГОДНЯ ПОЛЬЗУЕТСЯ СПРОСОМ»

Группа предприятий «ПЦБК» входит в пятерку крупнейших переработчиков макулатуры в стране. Модернизация производственных мощностей позволила достичь ежегодного показателя переработки в 300 тыс. тонн. В октябре компания заключила соглашение с властями региона по развитию раздельного сбора мусора. О роли компании в реализации соглашения, участии в национальном проекте «Экология» и рациональном использовании природных ресурсов рассказал директор ПЦБК по развитию и связям с федеральными органами исполнительной власти Андрей Гурьянов.

— В широком смысле утилизация отходов — это часть национального проекта «Экология». Как вы оцениваете его реализацию в направлении переработки макулатуры и какое место в этом процессе занимает Прикамье?

— Тема экологической безопасности и управления отходами, безусловно, является актуальной для России. Национальный проект «Экология» нацелен на выстраивание эффективной системы обращения с отходами производства и потребления. По информации Министерства ЖКХ и благоустройства Пермского края, сегодня в Прикамье сортируется и обрабатывается около 38 тыс. тонн мусора в год, к 2030 году планируется выйти на показатель 530 тыс. тонн мусора. То есть будет обрабатываться около 93% всех коммунальных отходов региона.

Если говорить о макулатуре, то в последнее время объем ее сбора в стране увеличивается. По отдельным ее видам, например марке макулатуры МС-5Б, он достигает 80%, а это соответствует самым высоким

мировым показателям. Но этого недостаточно. Дело в том, что сейчас мы говорим о сборе из торговых сетей, а значительная часть макулатуры, которую не удастся собрать, образует в домохозяйствах. А затем она попадает на мусорные полигоны и захоранивается. Пермский край, к сожалению, здесь не является исключением. Эту проблему необходимо решать.

Вторичное сырье сегодня пользуется спросом, это общемировой тренд, который имеет под собой экологическую и экономическую составляющую. Макулатура является сырьем для многих видов продукции, которые мы используем в повседневной жизни. Это, например, упаковочная бумага и картонные различных видов, туалетная бумага, одноразовая посуда, лотки и решетки для яиц. Также она используется для изготовления картонов со специальными свойствами — жаростойкого, влагопрочного и огнестойкого. Они могут стать экологичной альтернативой пластику и другим материалам.

Сегодня в России существует профицит мощностей по переработке макулатуры. Поэтому цены на нее остаются высокими и продолжают расти. Это снижает конкурентоспособность конечной продукции, уменьшает ее экспортный потенциал. В результате компании-переработчики макулатуры недополучают прибыль, в бюджеты различных уровней отчисляется меньше налогов.

— В рамках проектов «Сила картона» и «Сила бумаги» группа «ПЦБК» существенно увеличила возможности по переработке макулатуры. Какой объем сейчас перерабатывается ежегодно?

— За последние два года на ПЦБК были модернизированы две машины — картоноделательная КДМ-1 и бумагоделательная БДМ-2. За счет увеличения их мощности удалось нарастить и объемы переработки макулатуры. Сейчас КДМ-1 выпускает продукцию исключительно из переработанного вторсырья, а в производственном процессе на БДМ-2 используется до 20% макулатуры. На сегодняшний день группа «ПЦБК» перерабатывает свыше 300 тыс. тонн макулатуры в год, а это более 5% от общего объема, который собирается в России. На начало 2020 года предприятие входит в пятерку крупнейших переработчиков в России.

— Как организован сбор макулатуры? Это делается силами компании или третьих лиц? Ранее

представители руководства группы говорили о необходимости вовлечения в этот процесс населения. Как считаете, удастся сделать это в рамках нацпроекта?

— Группа «ПЦБК» закупает макулатуру у компаний-заготовителей, торговых сетей и магазинов. Сейчас это наши основные поставщики. Уже несколько лет мы реализуем проект «Экодесант», который направлен на развитие экокультуры и популяризацию раздельного сбора отходов. За три года наш проект вышел на межрегиональный уровень: сегодня он реализуется в десяти регионах страны — от Москвы до Иркутска. Во многих учреждениях, организациях, школах, вузах Перми и края установлены эконоки для сбора отходов бумаги и картона. С августа 2017-го по сентябрь 2020 года только в Перми силами «Экодесанта» собрано 245 тонн отходов, треть из них направлена на переработку. Уверен, таким образом мы приобщаем население к культуре осознанного потребления, рационального использования природных ресурсов и раздельного сбора отходов.

— В октябре в Прикамье было подписано соглашение по внедрению раздельного сбора мусора и увеличению доли перерабатываемых отходов на территории региона. Одной из сторон соглашения стала группа «ПЦБК». Какова роль предприятий группы в процессе его реализации?



— В рамках реализации соглашения планируется установить около 200 контейнеров на площадках по сбору твердых коммунальных отходов у жилых домов. Макулатуре важно сортировать от всех других отходов, так как загрязнение делает ее непригодной для переработки, поэтому и контейнеры для нее должны быть отдельными. В их приобретение и установку инвестируют средства наши компании-партнеры, «Аверспак» и УФПГ. Они будут также выполнять прессование макулатуры и доставлять ее до места сортировки. Переработкой вторсырья займется группа предприятий «ПЦБК».

Уже несколько лет в нашей компании реализуется политика экологической ответственности. Ее главная цель — обеспечение сырьевой безопасности компании, снижение нагрузки на окружающую среду и, конечно, лучшее будущее для наших детей и нашей планеты.