

РЕФОРМА С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

В ПРОШЛОМ ГОДУ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ БЫЛА ПРОВЕДЕНА ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА, КОТОРУЮ ГОТОВИЛИ С 2015 ГОДА, А НАЧАЛО ПЕРЕНОСИЛИ С 2020 ГОДА НА 2022 ГОД ИЗ-ЗА НАЧАВШЕЙСЯ ПАНДЕМИИ. В ТОМ, КАК РЕФОРМА ИЗМЕНИЛА ГОРОДСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ И КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ОЖИДАЮТСЯ В БУДУЩЕМ, РАЗБИРАЛСЯ КОРРЕСПОНДЕНТ BUSINESS GUIDE ВЯЧЕСЛАВ КАЛАШНИКОВ.

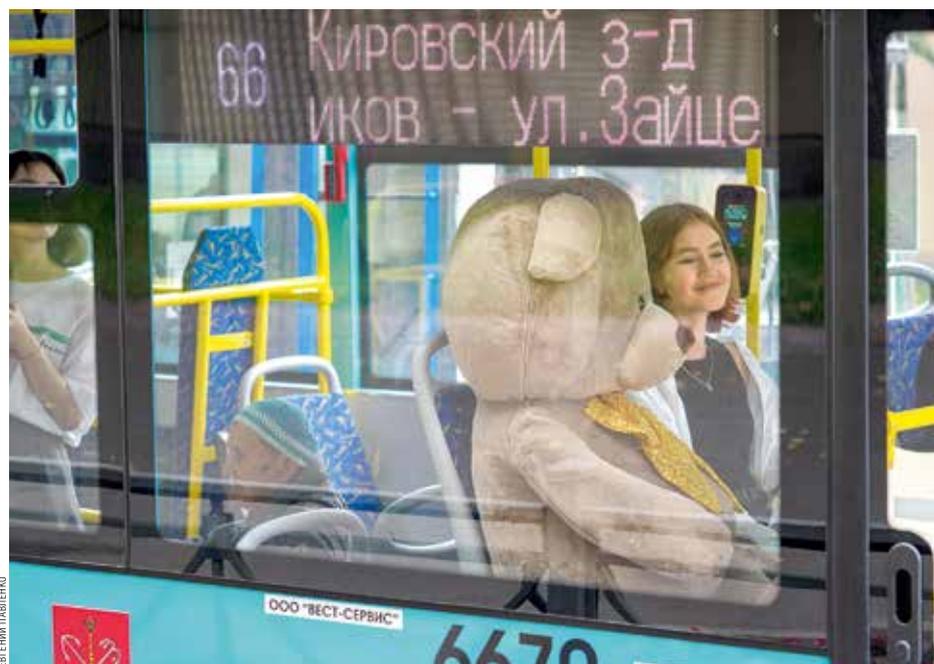
Реформу за год до ее реализации было решено проводить поэтапно. Старт первого этапа наметили на 1 апреля: в этот день на 97 маршрутов с полностью готовой инфраструктурой, в том числе на 27 новых, должны были выйти 864 новых автобуса. В этот же день вступил в действие пересадочный тариф «60 минут», позволяющий в течение часа после первой оплаты картой «Подорожник» совершать неограниченное количество пересадок на наземном общественном транспорте — автобусе, трамвае, троллейбусе. Первая поездка обходилась в стандартные 40 рублей, вторая — в 10 рублей, последующие — бесплатно. Одновременно вводился и пересадочный тариф «90 минут», по которому можно совершить одну поездку на метро и неограниченное число — на наземном транспорте. Наличные в наземном транспорте планировалось постепенно отменить, оплата проезда должна была осуществляться картой «Подорожник», льготными электронными билетами, банковской картой или разовым QR-билетом.

На втором этапе реформы, с 1 июня, на 94 маршрута (включая 20 новых) должны были выйти 693 современных автобуса. На третьем этапе, 15 июля, на 156 маршрутов (включая 48 новых) должны были выйти 1244 автобуса. Из 92 новых социальных маршрутов 84 были предусмотрены для замены 222 «коммерческих» маршрутов, что и было одной из целей реформирования. По итогам третьего этапа на улицы города был запланирован выход 2801 нового низкопольного автобуса: 1773 машин большого класса, 1021 среднего и 7 — малого класса. После 15 июля в городе не должно было остаться маршруток, их должен был заменить социальный общественный транспорт.

РЕАЛЬНОСТЬ ВНЕСЛА КОРРЕКТИВЫ

Как и следовало ожидать, первые дни работы по новой модели прошли несколько хаотично. По разным причинам допустили срывы рейсов частные перевозчики, наблюдались сбои в работе валидаторов, не срабатывал пересадочный тариф «60 минут», расстроенные пассажиры выплескивали свое разочарование в социальных сетях. На то, чтобы перевозчики наладили стабильную работу, а граждане привыкли к изменениям, понадобилось время. Спустя три недели возглавлявший тогда комтранс Кирилл Поляков констатировал, что количество невыходов техники на линию сократилось до единичных случаев, а горожане стали жаловаться вдвое меньше.

В 2023 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОННОГО КОНТРОЛЯ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА: БУДЕТ ЗАПУЩЕН «ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ Пассажира» С ДЕТАЛИЗАЦИЕЙ Поездок по «ПОДОРОЖНИКУ» И ВОЗМОЖНОСТЬЮ ОТЛОЖЕННОГО ПОПОЛНЕНИЯ КАРТЫ. БУДЕТ ТАКЖЕ РАЗРАБОТАНО МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «ПОДОРОЖНИКА», КОТОРОЕ ПОЗВОЛИТ ПРИОБРЕТАТЬ БИЛЕТ И ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД С МОБИЛЬНОГО ТЕЛЕФОНА



ЗА 2022 ГОД ОКОЛО 96% Поездок в ГОРОДСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ БЫЛО ОПЛАЧЕНО БЕЗНАЛИЧНЫМ СПОСОБОМ

Очередной, второй этап реформы тоже пошел не по плану: на этот раз причиной стали введенные санкции, из-за которых производители автобусов задержались с поставкой техники в Петербург. В результате вместо планируемых 693 новых автобусов на 94 городских маршрутах на улицах города появились лишь 450 автобусов на 57 маршрутах. Комтранс вышел из положения, заявив, что реализация этапа будет продлена на месяц, до конца июня.

Сорвали производители техники, перестраивающие логистические цепочки поставок комплектующих, и третий этап реформы: «Волгабас» нарушил график поставок техники крупнейшему городскому частному перевозчику — ООО «Вест-Сервис» (входит в подконтрольную Леониду Бондаренко ЖК «Питеравто»). Пикантность ситуации придавало то, что владелец «Вест-Сервиса» господин Бондаренко через ряд компаний является собственником доли в ООО «Волгабас Групп».

Сложность же положения состояла в том, что после 15 июля по законодательству город не мог продлить старые контракты с «Вест-Сервисом», а новым брутто-контрактам не отвечала старая техника. В результате с компанией заключили краткосрочные нетто-контракты, по которым выручка оставалась в руках перевозчика, а город транспортную работу на время действия договоров не оплачивал. На 88 маршрутах, в основном в Колпинском, Пушкинском и Петродворцовом районах, продолжали временно работать 378 дизельных автобусов большого и среднего класса 2015–2020 годов выпуска, оплата проезда в которых осуществлялась наличными. Замена старого подвижного состава на маршрутах частных перевозчиков была полностью завершена лишь в ноябре, когда в город прибыла последняя партия из 211 автобусов.

Остальные частные перевозчики — «Третий парк», «Домтрансавто» и «Такси» — к 15 июля полностью завершили обновление техники и вывели на линии новые машины. «Третий парк» вывел на улицы 900 новых автобусов, «Домтрансавто» — 550, «Такси» — 60 машин.

Продолжает обновлять парк техники и «Пассажиравтотранс» (ПЭТ): несмотря на то, что на предприятие

не распространяются требования, предъявляемые к частным компаниям в рамках заключенных договоров, ПЭТ за 2022 год закупил 429 автобусов российского и белорусского производства на общую сумму 7,8 млрд рублей. В наступившем году предприятие планирует приобрести за счет средств городского бюджета более 170 автобусов большого класса, а за счет собственных средств — 142 двухсекционных автобуса особо большого класса для наиболее популярных и загруженных маршрутов.

ПАССАЖИРЫ ВЫБИРАЮТ БЕЗНАЛ

За 2022 год около 96% поездок в городском общественном транспорте было оплачено безналичным способом. Единным электронным билетом на карте «Подорожник» воспользовались 43,3% пассажиров (640 млн), 39,3% — льготными проездными билетами (585 млн). Банковскими картами проезд был оплачен 177,3 млн раз (11,9%), наличными — 60,4 млн раз (4,2%). Непопулярным оказался способ оплаты с помощью билета с QR-кодом (44 тыс. поездок), руководство транспортного блока Смольного предвидело это, но введение такого способа оплаты было обусловлено требованиями законодательства — пассажирам оставляли право приобретения проездного документа за наличные.

Кроме того, с апреля по декабрь горожане 44 млн раз использовали пересадочный тариф «60 минут», что составило 22,9% от общего количества пользователей единого электронного билета на «Подорожнике». Тариф «90 минут» оказался гораздо менее востребованным (2,7 млн), однако эксперты считают, что у него есть заметно больший потенциал.

В 2023 году планируется дальнейшее развитие системы электронного контроля оплаты проезда: будет запущен «Личный кабинет пассажира» с детализацией поездок по «Подорожнику» и возможностью отложенного пополнения карты. Будет также разработано мобильное приложение «Подорожника», которое позволит приобретать билет и оплачивать проезд с мобильного телефона.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ПЕРСПЕКТИВ Уже после перехода на новую модель обслуживания в расписание и трассы следования социального общественного транспорта внесли более 1100 изменений (трассы 47 маршрутов изменили после обращений пассажиров), и изменения продолжают вноситься — в городском комитете по транспорту отмечают, что в городе ведется постоянная работа по совершенствованию маршрутной сети с учетом мнения горожан.

Из других результатов преобразований — количество ДТП по вине водителей автобусов снизилось почти на треть, движение 100% автобусов отслеживается через интернет, частные перевозчики полностью обновили подвижной состав. По словам председателя городского комитета по транспорту Валентина Енокаева, в результате проведенной реформы время прибытия экстренных служб в центре города сократилось на 25%, а скорость наземного общественного транспорта увеличилась на 20%. К слову, эти же положительные изменения представители городских властей относили и к результатам введения в центре платных парковочных зон, действительно разгрузивших улицы от стоявшего автотранспорта.

Тем не менее основные цели НМТО можно считать достигнутыми: льготные проездные действуют на всех видах общественного транспорта, внедрена бесконтактная оплата банковскими картами, город контролирует практически все финансовые транзакции в транспортной сфере и видит всю статистику перевозок, значительно усовершенствована работа транспорта с точки зрения расписания движения, усилен контроль над работой водителей. Кроме того, закупка техники, работающей на СПГ и КПГ, благоприятно отражается и на экологической ситуации в городе. Благоустную статистику несколько портят государственные перевозчики: ГУП «Пассажиравтотранс» сохранил возможность оплаты наличными на 99 из 115 автобусных маршрутов. Также наличными все еще можно расплатиться на 16 из 47 маршрутах троллейбусов и на 15 из 39 трамвайных маршрутах ГУП «Горэлектротранс». Кроме того, наибольшая часть техники ПЭТ работает на дизельном топливе, и при закупках нового подвижного состава в прошедшем году предприятие явно отдавало предпочтение дизельной технике, в то время как у частных перевозчиков почти весь парк состоит из автобусов, работающих на сжиженном и компримированном природном газе. В настоящее время, под данным комтранса, в Петербурге на маршрутах работает 3932 автобуса, в том числе 2891 — на газомоторном топливе, 301 из них эксплуатируется «Пассажиравтотрансом».

В целом позитивно оценивают итоги проделанной работы опрошенные эксперты, отмечая при этом недостаток в городе выделенных полос для движения общественного транспорта, не позволяющий наладить интервальное движение. Отчасти это компенсируется тем, что на информационных онлайн-сервисах горожане могут в режиме реального времени видеть местонахождение оборудованных системой ГЛОНАСС автобусов и, соответственно, планировать время поездки.

Реформа транспортного комплекса с внедрением новой модели транспортного обслуживания отнюдь не завершена: власти планируют работать над совершенствованием маршрутной сети, расширением сети парковок, в том числе платных, увеличением количества выделенных полос для приоритетного движения общественного транспорта, продолжать обновление подвижного состава государственных наземных перевозчиков и метрополитена. ■

