

- Виктор Николаевич, в прошлом году Мосгортранс отметил 45-летие. Почему именно столько, а не, скажем, восемьдесят лет, ведь общественный транспорт появился в столице гораздо раньше?

- Своим появлением Мосгортранс обязан объединению городского электрического транспорта - троллейбусов и трамваев - с автобусным. Сегодня Мосгортранс - крупнейшая организация городского наземного транспорта - включает в себя пятьдесят два филиала, в том числе тридцать эксплуатационных (автобусных и троллейбусных парков, трамвайных депо), пять ремонтных заводов, путевое и энергетическое хозяйства, комплекс транспортной инфраструктуры. Сегодня наше предприятие представляет собой огромную, чутко реагирующую на все изменения в городской жизни систему. Мосгортранс перевозит около 12 млн. пассажиров в сутки - около 100 тысяч рейсов, при этом наш транспорт пробегает расстояние, равное двадцати семи экваторам! Подсчитано: пять тысяч единиц подвижного состава, ежедневно выходящих на линию, за один час пиковой нагрузки перевозят около 1 млн. 200 тысяч человек! Вот уже три года перевозим школьников. В Мосгортрансе трудится около 40000 человек.

Несмотря на объективные трудности, нам удается стабильно трудиться, выпускать запланированный транспорт, работающий сегодня практически круглосуточно, ведь начинаем работу в 4.30 утра и заканчиваем в 2 ночи.

- Виктор Николаевич, вы сказали: «несмотря на объективные трудности, нам удается стабильно работать». Что это за трудности?

- У нас очень непростая ситуация с кадрами, сложный режим работы.

- Еще бы! Если выезд в 4.30, то когда водитель выходит из дому? И, кстати, как ваши сотрудники добираются до места работы?

- Выйти водителю надо как минимум в 2.30, в случае если удобно добраться до ночного маршрута - у Мосгортранса целая сеть маршрутов, которые подвозят наших работников к предприятиям. Но если до маршрута далеко, то и подниматься надо раньше. Колоссальная физическая нагрузка! И это одна из причин кадровой проблемы. Около 50 процентов наших водителей - иногородние. Кстати, это не новость: до 1991 года на протяжении 20-25 лет на городской пассажирский транспорт приглашали иногородних водителей по так называемому лимиту. Сейчас этот порядок привлечения рабочей силы канул в Лету. Разрушена имевшаяся ранее в Мосгортрансе сеть общежитий для лимитчиков.

- Как выходите из положения?

- Арендуют гостиницы. Предприятия создают что-то вроде профилакториев, где можно отдохнуть между сменами. Используем частный сектор.

- Но это стоит немалых денег.

- Затраты частично компенсирует предприятие за счет своих фондов. Где-то водители сами платят. Главное, эта система позволяет сегодня держать оптимальное количество водителей, а это около 12 тысяч человек.

- Виктор Николаевич, сходная ситуация во многих организациях, где наемные работники - иногородние. С ними возникает еще и психологическая проблема: одно дело жить в Москве, где у тебя семья, но когда дом далеко, все мысли о жене, детях - человек испытывает большую нервную нагрузку. Насколько надежны иногородние как работники?

- Это очень важный вопрос, связанный с аварийностью. Поэтому мы постоянно проводим анализ безопасности работы. И должен отметить, что он показывает: нет существенной разницы между водителями-москвичами и иногородними водителями - уровень аварийности примерно одинаков. Как мы этого добились? Ввели жесткую систему отбора. Прежде чем посадить человека за руль московского автобуса, троллейбуса или трамвая, тщательно изучаем его водительские навыки, стаж работы. Обязательно направляем на сдачу минимума по правилам дорожного движения, по знанию техники. Направляем на стажировку, причем стажировка для поступающих на работу водителей составляет от 70 до 120 часов, а для тех, кто не имеет опыта работы - 224 часа. Если и этого не хватает, то мы обучаем человека дополнительно, знакомим с маршрутной сетью. И только после заключения комиссии разрешаем самостоятельно работать на маршрутах. Ежедневный медицинский контроль состояния здоровья водителя: перед выездом на линию и по окончании работы. И, наконец, серьезное отношение инженерно-технических работников к контролю маршрутов.

- И все-таки в Москве водителем работать сложно. Небось, текучка кадров?

- Мои личные наблюдения и цифры статистики показывают: если человек проработал полтора-два года - значит, выдержал нагрузку. Привык. Он уже живет этим ритмом, хотя, вы правы, его очень тяжело выдержать.

- Какие еще трудности помимо кадрового вопроса?

- Дорожная сеть. Проблема из проблем! Мы, пожалуй, как никто другой, ощущаем на себе все прелести роста ме-

москвичей. Пассажиры сразу оценили удобство и комфортность машин с низким полом, который, кстати, влияет на скорость посадки и высадки, а значит, на время поездки. С 2005 года планируем закупать для Москвы только низкопольные автобусы. У нас есть и троллейбусы саратовского завода, у которых пониженный уровень пола. С 2006 года планируем приобретать троллейбусы только с низким полом.

дом. То есть обманывают электронного кондуктора. Думаю, зайцы не скоро будут. Здесь нужны совместные усилия пассажиров, транспортников, органов исполнительной власти. В том числе и для этого мы планируем социальную рекламу.

- Что это?

- Будем объяснять москвичам, что эти нововведения позволяют приобретать новый транспорт, обеспечивать гибкую систему скидок для постоянных пассажиров,

вать транспортное средство с интервалом в 1 минуту. Мы, по сути, видим ситуацию на дороге в реальном времени. Радиосвязь с водителем позволяет диспетчеру оперативно реагировать в случаях затора, в чрезвычайных ситуациях, связанных со сбоями в метро, на железной дороге. Это вносит дополнительный элемент безопасности и оперативности перевозок. За два года работы этих предприятий по навигационной системе было пресечено около 60

Виктор ПРОХОРОВ: МЕЧТАЮ О СКОРОСТНОМ ТРАМВАЕ...

Виктор Николаевич ПРОХОРОВ родился в 1958 году в Горьком. В 1980 году окончил Владимирский политехнический институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». В том же году поступил на работу в 11-й автобусный парк Москвы, где прошел трудовой путь от мастера до директора парка. В 2001 г. защитил диссертацию и получил степень кандидата технических наук. С августа 2002 года - первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс». С июня 2004 года - генеральный директор. Женат, воспитывает сына и дочь.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

гаполиса. С одной стороны, в Москве растет количество жителей, автомобилей. С другой стороны, расплачиваемся за стремление сократить работу общественного транспорта, так как свободное место автоматически занимают другие машины. Москвичи хорошо помнят, как им объясняли исчезновение маршрутов трамваев и троллейбусов: такое сокращение необходимо для увеличения пропускной способности дорог. Между тем мировой опыт показывает: оптимизация уличной сети не должна уменьшать долю общественного транспорта, а наоборот, нужно совершенствовать и наращивать работу наземного пассажирского транспорта, метрополитена, вводить легкое метро, использовать железную дорогу и водный транспорт, создавать пешеходные зоны, парковки. У Москвы в этом плане есть резервы...

- Виктор Николаевич, а есть ли у вас некое представление об идеальной системе городского транспорта?

- На такой вопрос ответить трудно. И не потому, что у меня нет своего видения идеальной системы. Есть. В первую очередь оценивают работу городского транспорта пассажиры. На них-то мы и ориентируемся в своих планах. Было время - 1993-1994 гг. - когда у нас был пик выпуска подвижного состава - на маршруты выходили около семи тысяч единиц транспорта - на две тысячи единиц больше, чем сегодня! И это ощущали пассажиры: минимальные интервалы движения, хорошая скорость, около 17 км/час при средней по городу 22. Сегодня эти показатели не улучшились.

На мой взгляд, современная городская транспортная система должна иметь удобные узлы пересадки: с железной дороги и метро на наземный транспорт. Пока таких пересадочных узлов в столице нет. Идеальная система - это доступность, информационные услуги для пассажиров. Комфорт, наконец. Но главное - скорость, время поездки.

Сегодня наша маршрутная сеть консервативна прежде всего из-за отсутствия современных данных о пассажирском потоке. Данные 1985 года устарели, поэтому в этом году мы внедрили автоматизированную систему мониторинга пассажирского потока. Подвижной состав оборудован специальными датчиками. Мониторинг даст нам возможность сделать маршрутную сеть оптимально гибкой. Мы сможем в зависимости от времени суток добавлять подвижной состав там, где его катастрофически не хватает, использовать общественный транспорт средней вместимости.

- Недавно на маршрутах появились автобусы, в которые легко заходить - шагнул и ты в салоне. Что это за машины и много ли их?

- Это низкопольный автобус МА3-103. Сегодня 155 таких машин обслуживают

Что касается трамваев, то, к сожалению, сегодня нет подобных моделей.

- Долгое время транспортники не считались с инвалидами. Что-то меняется в отношении к людям с ограниченными физическими возможностями?

- В этом году принята программа правительства Москвы по улучшению транспортного обслуживания москвичей, в том числе и этой категории людей. Мы сразу же включились в дело. Для эксперимента взяли район Строгино - там живут более трех тысяч инвалидов. Департамент социальной защиты закупил и передал нам автобусы МА3-103 с низким полом, оснащенные автоматическими аппаратами, трапами. Благодаря такому механизму пассажиры на колясках с помощью водителя или сопровождающего смогут без особых усилий попасть в салон автобуса и покинуть его.

- Виктор Николаевич, а сколько зайцев возите?

- Зайцы не поддаются учету. Я пользуюсь наземным транспортом, и, по моим наблюдениям, около 30-40 процентов от числа платных пассажиров - зайцы. Серьезные потери несет город и те жители, которые исправно платят. Мы тоже, конечно, колоссальные потери несем. Универсального средства борьбы с зайцами нет. С учетом потока пассажиров подобной автоматизированную систему контроля оплаты проезда, так называемую АСКП. Не все получается, как планировали. Система оказалась болезненной для пассажиров. Сегодня перед нами стоит задача сделать этот процесс более мягким.

- А разве не нравы тому причиной? Вот, скажем, трамвай № 17. Не раз наблюдал: сначала в двери для выхода народ не лез, только самые наглые входили, теперь в эти двери очереди выстраиваются. И едут бесплатно...

- Все знают, что за услугу надо платить. Но не все платят. Кроме того, есть случаи, когда льготы передаются посторонним лю-

повышать качество обслуживания, закреплять кадры в системе общественного транспорта, контролировать его работу. Мы многое делаем для того, чтобы улучшить свою работу, но хотим, чтобы в этом все одинаково добросовестно участвовали: и работники Мосгортранса, и пассажиры... Часового у каждой двери не поставишь. И штраф вроде бы немалый за безбилетный проезд. Тем не менее у нас определенные надежды на систему АСКП есть. Возможностей у нее много. Во-первых, позволяет анализировать поток входящих пассажиров - количество людей, проходящих через турникет, фиксируется. Фиксируется и время. Контролируется соблюдение графика работы на маршруте, линейная дисциплина водителя. Точнее реакция на жалобы. Влияние человеческого фактора на объективные показатели исключено.

- Вас засыпают жалобами?

- Если оценивать в количественном отношении, то назову цифру: за десять месяцев этого года на нерегулярность пожаловалось 950 пассажиров.

- Много это или мало?

- Как оценить? За год мы делаем более 39 миллиардов место-километров. Таким образом, одна жалоба приходится на 3,5 миллиона перевезенных пассажиров. С учетом состояния дорожной сети города ничтожная цифра, жалоб могло быть больше.

- Виктор Николаевич, в прошлом году в Москве приняли программу внедрения систем навигации. Что внесла она в работу общественного транспорта?

- Сегодня 450 автобусов из парков №№ 12 и 15, обслуживающих районы Строгино, Щукино, Октябрьское Поле, работают с навигационной системой. В этом году и в начале следующего еще три предприятия мы переводим на навигационную систему, в 2005 г. оснастим этой системой и школьные автобусы. Она позволяет контролиро-

криминальных случаев, в нескольких случаях вызывали «скорую помощь», а вы понимаете, какое значение в таких ситуациях играет фактор времени. От этого может зависеть жизнь человека.

- Откуда ваши кадры: инженеры, техники?

- У нас есть группа в Московском автодорожном институте (МАДИ), например, в этом году мы направили туда учиться 59 человек. Будем оплачивать учебу. После окончания они должны отработать определенное время на наших предприятиях. Кадры поставляют нам и Московский энергетический институт, и Московский государственный индустриальный университет. В этом году направили на такую учебу более 100 человек. Работаем с колледжами и лицеями, которые готовят кадры по нашей специальности. У нас есть свой учебно-курсовой комбинат, где повышаем квалификацию и готовим водителей, ремонтных рабочих.

- Есть ли города, которым стоит, на ваш взгляд, позавидовать в организации общественного транспорта?

- Завидую тем городам, где есть совершенная трамвайная маршрутная сеть, скоростные линии трамваев, где работает современнейший подвижной состав с модульными низкопольными вагонами. Они надежны, бесшумны. Завидую городам, где работает современный подвижной состав автобусов, троллейбусов, где есть обособленные полосы движения, где люди не входят в салон, если нет мест для сидения. И надеюсь, что в Москве такое будет.

- Почему прежде всего вспомнили трамвай?

- Трамвай сегодня переживает второе рождение в мире. А скоростной трамвай имеет колоссальные преимущества. Он может работать и в пешеходных зонах, и в стесненных условиях центра города, спортивно-культурного или торгового комплекса. Сегодня мегаполисы нуждаются в поперечных (хордовых) транспортных пересечениях линий метрополитена: пассажиры не нужно ехать через центр, чтобы попасть в соседний район. Скоростная линия трамвая обеспечивает перевозку до 25 тысяч пассажиров в час в одном направлении, уступая лишь метро, но при этом ее строительство обходится в четыре с половиной раза дешевле. Думаю, что при создании хордовых линий мы серьезнейшим образом изменим ситуацию по качеству перевозки москвичей, по обслуживанию различных городских мероприятий.

Расскажу вам случай, который как нельзя лучше иллюстрирует то, к чему мы стремимся. Вы, наверное, слышали о новогодней президентской елке? Президент приглашает детей со всей России на новогоднюю елку в Кремль. Мы выделяем 100 школьных автобусов для их обслуживания. Так вот, надо было видеть глаза детей, когда они садились в автобусы - теплые, чистые, светлые, украшенные новогодними игрушками; когда они увидели водителей в костюмах Деда Мороза; когда смотрели на праздничную Москву. Как они благодарили водителей! И очень важно для коллектива, когда так оценивается труд!

- Виктор Николаевич, вы говорили о высокой культуре обслуживания.

- Я говорил и о том, как мы можем работать сегодня. Нужна лишь концентрация усилий. Помните, отменили движение метро от «Юго-Западной». 300 автобусов Мосгортранса работали на этой линии. Совместно с ГИБДД и префектурой движение было организовано на высоком уровне. И москвичи почувствовали, что Мосгортранс может работать качественно. Многие автолюбители оставили свои машины и пересели на общественный транспорт, потому что это быстрее, удобнее и надежнее...

Нам нужно совсем немного: чуть больше внимания города, поддержка москвичей, чуть больше возможностей - и результат почувствуют все...

Василий ДВОРЫКИН