

- Виктор Николаевич, как выглядит Мосгортранс на фоне крупнейших мировых компаний, занимающихся общественными перевозками?

- Вполне достойно. В Пекине, например, наземным пассажирским транспортом пользуются столько же горожан, сколько и в Москве – восемь-девять миллионов человек в день. Когда транспортники Берлина в ходе нашего визита в Германию узнали об осуществляемых нами объемах перевозок, они были удивлены. В немецкой столице в день перевозят около одного миллиона человек. Однако критерии качества перевозок в Европе значительно выше, чем у нас. Это время поездки, интервалы движения и наполняемость транспорта в пиковые часы. Так, в столице Финляндии Хельсинки перевозчик обязан гарантировать такой уровень комфорта, при котором даже в час пик стоять в салоне автобуса должны не более 75 процентов пассажиров от того количества их попутчиков, что занимают сидячие места. Стоимость одной автобусной поездки в Хельсинки – два евро (порядка 70 рублей). Государство компенсирует перевозчику расходы и доплачивает ему пять евро за одну поездку пассажира.

- Солидно, конечно. В распоряжении Мосгортранса находится порядка семи с половиной тысяч автобусов, троллейбусов и трамваев. А сколько из них новых? Быстро ли происходит обновление парка?

- За год нам удалось приобрести 640 единиц подвижного состава. То есть мы обновили почти семь процентов нашего парка.

- Представляет для вас проблему эксплуатация старых венгерских «икарусов»?

- «Икарусы-280» с модернизированным двигателем приходили в столицу вплоть до 2002 года. Эти машины зарекомендовали себя совсем неплохо. Большой проблемой была эксплуатация легендарных ЛиАЗов-677. Они выходили с заводского конвейера около сорока лет. Обслуживание этих морально устаревших машин обходилось Мосгортрансу чрезвычайно дорого. Нам удалось доказать, что дальнейшее использование автобусов-старичков для города крайне невыгодно. В 2003 году все 677-е были списаны. Надо, однако, сказать, что сегодня мы приобретаем (исключая сочлененные машины) только низкопольные автобусы. При этом хорошо себя зарекомендовали машины, поставляемые Ликинским и Минским автозаводами. Начиная с 2005 года мы стали закупать и низкопольные троллейбусы, выпускаемые столичным троллейбусным заводом МТРЗ и Вологодским - «транс-альфа». Причем у нас стали появляться и троллейбусы «Садко» на автономном ходу, которые обслуживают пассажиров на маршруте «Б», проходящем по Садовому кольцу.

- Давайте вспомним экстремальные январские морозы. Замерзали не только горожане, но и автобусы, троллейбусы. И хотя у нас не Крайний Север (последний раз в Москве столбик термометра опустился ниже 32-градусной отметки аж в 1978 году), нареканий на «прохладу» в автобусных салонах высказывалось немало. Чему научили вас эти морозы?

- В самом деле, почти 30 лет столица не знала таких морозов. Производители автобусов, конструируя новые модели машин, перестали учитывать вероятность столь низких температур в Москве. Ведь для успешного противодействия холоду следует особое внимание уделять повышенной изоляции салона, усилению системы отопления. А это удорожает стоимость автобусов на 30 процентов. Заметим все же, что новые ЛиАЗы неплохо справились с холодами. «Замерзали», как правило, «икарусы». Запасные части для их отопительных систем уже сняты с производства. Это затруднило оперативный ремонт печек. Не выдерживали порой и печки троллейбусов – они просто не рассчитаны на столь длительную эксплуатацию в максимальном режиме. Нельзя сказать, что и водители грамотны, сознательно себя проявили в период холодов. К некоторым сотрудни-

кам мы применяли очень жесткие меры – это касалось и водителей, и руководителей отдельных предприятий. Мы поняли, что все отопительные системы салонов должны работать в самостоятельном (независимо от водителя) режиме. Отопительные агрегаты следует делать гораздо более надежными и эффективными. Мы внесем значительные коррективы в работу по подготовке к очередному зимнему сезону. Кроме того, будут существенно повышены требования к зимней экипировке приобретаемых нами новых машин.

трамваев снабжены АСКП. Поступления от оплаты проезда выросли в полтора раза. Так, в 2005 году сборы возросли на два миллиарда рублей! Эти огромные средства идут на закупку нового подвижного состава. Появляется реальная возможность сократить бюджетные дотации. Совсем недавно мы рассматривали смешанную схему приобретения нового подвижного состава при минимальном участии города! Мы намерены так организовать эти закупки, чтобы парк общественного транспорта обновлялся через каждые пять лет. Это, в свою очередь, позволит зна-

пуговицы от пальто или парадного пиджака. Это возможно в условиях грандиозных московских дорожных пробок?

- Сегодня в столице реально существует лишь одна самостоятельная транспортная система – метрополитен. Городской наземный перевозчик Мосгортранс раньше тоже имел самостоятельные маршруты. Они были проложены из периферийных районов города в центр. Сегодня на 98 процентов мы выполняем функцию подвоза пассажиров к ближайшей станции метро. Эта практика сложилась в начале 90-х годов. Тогда мы ощутили большой дефицит бюджетных средств, направляемых на поддержание обще-

но об организации выделенных полос – транспортных коридоров – нужно думать уже сейчас. Скажем, в Нью-Йорке или Лондоне горожане имеют 800 личных автомобилей в расчете на 1000 человек, в Москве – около 300. Мы обязаны заблаговременно предвидеть ситуацию, при которой на дороги города выйдут в два раза больше личных автомашин, и предложить населению альтернативу.

- В настоящее время в столице работает экспертная группа, разрабатывающая пилотный проект по организации первого транспортного коридора на Волоколамском шоссе. Вы, как глубоко заинтересованное лицо, поддерживаете выбор первой трассы?

- По Волоколамскому шоссе в центр Москвы едут жители района Митино (не имеющего своей станции метро). Численность населения

Виктор ПРОХОРОВ: ГОРОД НУЖДАЕТСЯ В ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ

Государственное унитарное предприятие «Мосгортранс» - основной городской оператор наземного пассажирского транспорта. Общественным транспортом в Москве пользуются порядка 72 процентов населения. О проблемах, динамике и перспективах его развития корреспондент «МС» побеседовал с генеральным директором ГУП «Мосгортранс» Виктором ПРОХОРОВЫМ.

- Большой резонанс в городе получило введение в обиход АСКП – автоматизированных систем контроля проезда пассажиров. Мнения высказываются разные, нередко весьма для вас неприятные. Как бы вы оценили эффективность действия АСКП? Прибавило ли это устройство комфорта при передвижении по городу на общественном транспорте?

- Отлично понимаю известный сарказм, звучащий в вашем вопросе. Мы прекрасно знаем, что АСКП приживается непросто. Осведомлены и об очередях, порождаемых необходимостью пройти в салон через АСКП. Но сколько же можно существовать в режиме унтер-офицерской вдовы, которая сама себя высекала? До введения АСКП неоплаченный проезд в общественном транспорте подчас приобретал просто громадные масштабы. Городской бюджет вынужден был выделять колоссальные дотации на покрытие убытков от деятельности пассажирского транспорта. Это значит, что мы сами и оплачивали проезд вместо «зайцев». Мы что, такие богатые или такие добрые? Это первое.

Во-вторых, ввод АСКП позволил учитывать пассажиропотоки и оптимизировать маршрутную сеть. Такими системами, как АСКП, пользуются во всех крупных городах мира – в частности, в Барселоне, в Берлине. Кстати, мы начинаем пользоваться и такими современными инструментами управления перевозками, как автоматизированная система мониторинга пассажиропотоков, автоматизированная система финансово-хозяйственной деятельности. Внедряем системы транспортной навигации.

- И в Берлине АСКП есть?

- Совершенно верно. Только это уже другая система, нежели в Москве. Жителей Берлина давно приучили честно платить за проезд в общественном транспорте. В каждом транспортном средстве немецкой столицы стоят автоматы по продаже билетов. Дело в том, что для берлинца бесплатный проезд – нечто постыдное, сравнимое, пожалуй, с воровством. Но ведь людей надо было приучить к такому уровню самосознания! И у нас надо с чего-то начинать. Сегодня три четверти столичных автобусов, троллейбусов и



чительно сократить затраты на эксплуатацию и ремонт техники.

Соответственно, и качество обслуживания станет совсем иным. В этом году, к слову сказать, мы начинаем работу с бесконтактными смарт-картами не только для льготников, но и для обычных пассажиров. Со временем эти смарт-карты вытеснят менее удобные проездные билеты. Экспериментальную проверку этих карт сейчас ведут активисты общественной организации «Москвичи за трамвай», а не наши сотрудники: независимая экспертиза, по нашему мнению, позволит лучше оценить перспективы массового введения в обиход этих бесконтактных билетов. Резюмируя же, отмечу, что переход на цивилизованный способ обслуживания пассажиров общественного транспорта всегда происходит достаточно болезненно. Но ведь в результате через пять-шесть лет мы сумеем перейти на бездотационную деятельность! Вы представляете, какие существенные средства для городского бюджета будут сэкономлены, сколько новых социальных программ будет реализовано? Это стоит наших усилий.

- Все это прекрасно. Но для пассажира крайне важно вовремя приехать на работу, вернуться домой или доехать без опозданий к началу театрального спектакля. Да так, чтобы в давке не оторвали

ственного транспорта. Ниши, из которых мы вынужденно ушли, заняли коммерческие перевозчики. Они, кстати, сейчас тоже по большей части заняты подвозом пассажиров до метро. Уменьшилось количество маршрутов общественного транспорта, увеличились интервалы движения.

Так вот, на повестке дня стоит самый главный вопрос – создание развитой инфраструктуры наземного пассажирского общественного транспорта, современных самостоятельных транспортных систем. Это и скоростная трамвайная система, и автобусная, да и троллейбусная тоже. При этом крайне важно, чтобы они имели собственные обособленные полосы движения. Это позволило бы им не зависеть от пробок на дорогах. А значит, значительно улучшить качество транспортных услуг. И тем самым привлекать пассажиров. Если перехватывающие парковки будут расположены удобно, если, пересекая на автобус или трамвай, пассажир гарантированно доберется до места назначения быстрее, нежели на своем автомобиле, застревающим в пробках, он воспользуется именно общественным транспортом. Если на автобусы и скоростные трамваи пересядут сотни тысяч человек, мы сумеем справиться с проблемой пробок в целом.

там более 300 тысяч человек. Этот транспортный участок будет достаточно показательным. Но мы хотели бы рассмотреть проблему шире. Очень большое количество поездок совершается через центр города. Считаю в этой связи, что выделенные полосы можно проводить и до Садового кольца.

- А как продвигается проект создания в Москве системы скоростного трамвая?

- Это один из важнейших на сегодня транспортных проектов. В качестве пилотного варианта мы предложили проложить первую скоростную трамвайную линию на основе ныне действующих маршрутов – вдоль шоссе Энтузиастов с продлением трассы до района Ивановское. Сейчас этот проект проходит стадию обсуждения.

- Но ведь первоначально намечали оборудовать первый скоростной трамвай на Таллинской улице - из района Строгино к станции метро «Щукинская»?

- Мы детально проанализировали это предложение и его отвергли. Здесь слишком много пересекающихся маршрутов, перекрестков. Вот почему мы работаем сейчас над созданием трассы, которая пройдет вдоль шоссе Энтузиастов мимо одноименной станции метро и далее, возможно, вплоть до станции метро «Курская» или «Площадь Ильича». В перспективе планируем развернуть линию скоростного трамвая к Рязанскому проспекту и в конечном счете закольцевать ее. То есть создать кольцевую линию наземного пассажирского транспорта. Это уже совсем иной уровень комфорта передвижения, транспортной инфраструктуры и экономики транспорта.

- Стало быть, надо ожидать и появления большого количества современных транспортно-пересадочных узлов?

- Конечно, эти узлы – неотъемлемая составляющая транспортной инфраструктуры сегодняшнего дня. Их количество будет зависеть от развития системы скоростного трамвая, метрополитена. Единого проекта у них не будет, они должны органично вписываться в сложившийся архитектурный ансамбль того района, где их построят. Сегодня мы насчитываем в Москве около ста крупных пассажирообразующих узлов. Понятно, нам бы хотелось, чтобы на каждом из них действовал транспортно-пересадочный узел – хотя бы такой, что в прошлом году за счет инвесторов построен около станции метро «Калужская». Это уже иной уровень обслуживания. В конечном счете появление таких узлов станет важным шагом. А следующим будет создание автоматизированной системы транспортно-пересадочных узлов. То есть такой, в которую уже не будет включен оператор – водитель. Вам кажется это фантастикой? Нет, это абсолютная реальность. К ней все быстрее и острее движется развитие мировых общественных транспортных систем. Меня чрезвычайно увлекает то, что мы участвуем в их создании. Делаем сказку былью.

Беседу вел Владимир РАТМАНСКИЙ