

**Петр Валерьевич, что, на ваш взгляд, является сейчас главной проблемой для нашего города - как с точки зрения руководителя предприятия, обеспечивающего большинство жителей общественным транспортом, так и с позиции обычного пассажира автобуса, троллейбуса или трамвая?**

- Самое актуальное сегодня - скорость передвижения по Москве. Практика показывает: горожане хотят ездить гораздо быстрее, чем это может обеспечить наш транспорт. Судите сами: большинство людей не раздумывая садятся в маршрутки, жертвуя качеством обслуживания только потому, что так они доберутся быстрее.

В состоянии ли Мосгортранс обеспечить более быстрое сообщение в пределах такого огромного города, как столица? И да, и нет. Мы не являемся организацией, регулирующей транспортные потоки, определяющей скоростной режим. Но от нашей настойчивости во многом зависит, когда в Москве появятся, к примеру, трассы скоростного трамвая.

Кстати, решая эту важную проблему, нам не нужно, образно говоря, вновь изобретать колесо. Во многих городах мира, да и в России, уже успешно испробованы технологии, позволяющие перевозить пассажиров на принципиально ином уровне. Так, в Волгограде внедрили дешевый легкий скоростной трамвай, который движется по выделенной полосе со средней скоростью 40 километров в час, - это сопоставимо со скоростью поездки в метро. Другое дело, что качество подвижного состава там оставляет желать лучшего, но сам принцип себя безусловно оправдал.

**- Насколько мне известно, экспериментальный скоростной трамвай планируется внедрить в Восточном округе нашего города?**

- Пока это даже не эксперимент, а проект. К сожалению, еще не определена конкретная организация, которая занималась бы конкретной проработкой этой идеи, - организовывала конкурс проектной документации на строительство линии скоростного трамвая, затем представляла бы победивший проект на общественном градостроительном совете и т. д. При этом во всех европейских городах, где существует такой вид пассажирского транспорта, он является украшением улиц и предметом гордости, не говоря уже о том, что, будучи экологически чистым, позволяет людям передвигаться быстро, не затрачивая лишнего времени в пробках.

**- Можно ли рассматривать скоростной трамвай как альтернативу метро?**

- Альтернативы метрополитену не существует. И скоростной трамвай - это лишь удобное дополнение к нему. Другое дело, что пропускная способность метро не беспредельна. В том числе хордовых и кольцевых линий. Не приходится рассчитывать и на бесконечное продвижение подземки в окраинные районы. Хотя бы потому, что удовольствие это очень дорогое. Скоростной трамвай намного дешевле.

В перспективе создание инфраструктуры, в которую входит и обеспечение современными экологически чистыми видами транспорта, должно закладываться на этапе планирования новых районов. Но такие проекты весьма дороги, и пока из-за недостаточного финансирования мы в уже построенные узкие улицы пытаемся вписать линии скоростного трамвая.

**- Пожалуй, проблема пробок на дорогах гораздо актуальнее не в новостройках, а в центре, в уже сложившихся районах. Как решать ее здесь?**

- Главное, подход к проблеме должен быть комплексным. Прежде всего нужно выделить те трассы, загрузки которых особенно велика. А дальше можно идти двумя путями. Первый - создать выделенную полосу для общественного транспорта, если улица широкая и это не будет слишком мешать автомобильному потоку. Второй, если улица узкая, - опять-таки выделить полосу для автобусов и трамваев, благодаря чему машинам станет совсем тесно на дороге, и водители станут объезжать этот участок. Ведь существует же так называемая критическая масса автотранспорта, когда у человека нет выбора, на чем передвигаться по городу.

Но, еще раз повторю, здесь нельзя ограничиваться полумерами. Параллельно с созданием выделенных полос необходимо строить перехватывающие парковки, обеспечить общественный транспорт приоритетным переключением светофоров, оперативно эвакуировать неправильно припаркованные автомобили, ощутив штрафовать нарушителей, передвигающихся по выделенной полосе. Эти воп-

росы сейчас активно прорабатываются в Департаменте транспорта и связи города Москвы.

К сожалению, решение всех этих проблем тормозится несовершенным законодательством.

**- Снизило ли загруженность автобусов введение в строй третьего транспортного кольца и какие перспективы вы связываете со строительством четвертого кольца?**

- Что касается третьего кольца, то с его вводом отчасти перераспределились транспортные потоки, но движение обще-

**Петр ИВАНОВ:**

## СЕГОДНЯ СКОРОСТЬ ДЛЯ ПАССАЖИРА - ГЛАВНОЕ

**Петр Валерьевич ИВАНОВ** родился в 1970 году. Окончил Государственную финансовую академию по специальности «Международные экономические отношения», а также ГОУ высшего профессионального образования «Московская государственная юридическая академия» по специальности «Юриспруденция». Работал в финансово-кредитных структурах столицы. С сентября 1998 года - заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс». В 2005-м назначен заместителем руководителя Департамента транспорта и связи г. Москвы. С июня 2006-го возглавляет ГУП «Мосгортранс».

ственного транспорта по нему в основном не предусмотрено. С четвертым кольцом ситуация иная. Рассматриваются предложения о том, чтобы выделить на нем полосу для движения скоростного трамвая. Конечно, это проект дорогой, но он обеспечит создание в Москве еще одного пересадочного контура, и пассажирам не придется ехать в центр, чтобы пересест на другую линию автобуса, троллейбуса или в метро. Таким образом, мы снизим нагрузку на общественный транспорт в центральной части города.

**- Какими темпами обновляются автобусный, троллейбусный и трамвайный парки?**

- В октябре прошлого года была принята программа обновления парка городского общественного транспорта на 2007-2009 годы. И мы ее выполняем. Что касается основной стратегии этой работы, то мы принципиально ориентируемся на отечественных производителей. Во-первых, современное машиностроительное производство в России не уступает зарубежному. При этом наши заводы работают в основном с западными узлами и агрегатами. А это значит, что собранные у нас в стране машины по качеству не хуже импортных, тогда как по цене обходятся гораздо дешевле.

Мы закупаем подвижной состав на российских заводах. Это Ликинский машиностроительный завод, «Волжанин», заводы в Белоруссии.

Троллейбусы нам традиционно поставляют заводы, расположенные в городах Энгельс и Вологда.

Что касается трамваев, то я хочу рассказать о проекте, о котором уже много говорили и писали, но который, на мой взгляд, заслуживает еще большего внимания. Речь идет о первом низкопольном трамвае с двумя узлами сочленения. Он создавался на Устькатавском заводе (это основной производитель трамваев в нашей стране) и изначально проектировался как прототип скоростного трам-

вая. В нем также ряд комплектующих, узлов, агрегатов и «тележка» импортные, но мы обречены их использовать, пока в России не налажено аналогичное производство столь же высокого уровня.

Сейчас этот трамвай полностью удовлетворяет требованиям, которые предъявляются к скоростным видам транспорта. У него современный двигатель и система управления, комфортабельный салон, удобная кабина для водителя. Новый вагон проходит опытную эксплуатацию, а в дальнейшем сможет использоваться на скоростных линиях.

**- Значит, никаких особых доработок эта машина не потребует?**



- Потребуется. Нет ни трамвая, ни автобуса, ни троллейбуса, которые, попав в Мосгортранс, не потребовали бы доработок. Тем более новинка. Мы всегда найдем, что улучшить в техническом плане, как сделать более удобной эксплуатацию, повысить комфорт для пассажиров и водителя.

У нас проводится конкурс рационализаторов, в котором ежегодно принимают участие сотни человек. Это и водители, и ремонтники, и инженерно-технические работники, и служащие. Они предлагают очень интересные идеи, которые потом применяются на практике. Впрочем, это тема отдельного разговора.

В этой связи я без ложной скромности хочу сказать, что существующий сегодня высокий уровень качества отечественных автобусов, троллейбусов и трамваев был достигнут во многом благодаря многолетней совместной работе специалистов Мосгортранса и производителей. Ведь наши машины - штучный товар. В каждом городе предъявляют свои требования к подвижному составу, и при этом неважно, 5 или 100 автобусов заказано. Мосгортранс, например, представляет свои требования на 100 страницах. Работа с производителями - это ежедневный труд наших конструкторов, инженеров. Регулярно они встречаются со своими коллегами-заводчанами и обсуждают, что еще необходимо доработать в той или иной машине.

**- Насколько актуален для городского наземного транспорта переход на экологически чистые виды топлива? Каковы здесь перспективы?**

- Перспективы в этом вопросе в первую очередь связаны с развитием сети транспорта, работающего на электроэнергии, то есть трамваев и троллейбусов. Что же касается автобусов, то в нашем городе более 70 машин 11-го автобусного парка переведены на компримированный природный газ. Эксперимент уже можно считать удачным и с экономической, и с экологической точки зрения.

С другой стороны, стало ясно, что необходимо сделать для развития этого направления. В первую очередь надо модернизировать техническую базу. Пока нет собственной газовой заправочной станции, водителям приходится заправляться вне парка, а это холостые пробе-

- Мы проводили опросы общественного мнения. Так вот: половина москвичей ответила, что качество проезда с введением новой системы оплаты не изменилось или улучшилось. Другая половина, напротив, дала негативную оценку. Но ведь здесь многое зависит от того, насколько загружен маршрут, как водитель относится к своей работе и пассажирам, имеет значение и время, когда человек отправляется в поездку.

Мы стараемся оптимизировать работу общественного транспорта с учетом введения АСКП. 16 января этого года была принята программа развития транспортно-пересадочных узлов. В соответствии с ней до 2012 года на самых крупных пере-

садочных узлах будут построены терминалы, оборудованные турникетами по принципу метро. Пройдя через такой турникет и, соответственно, оплатив свой проезд, пассажир попадает на платформу, где его ждет автобус, зайти в который можно будет через любую дверь.

Прототип такого терминала уже более года успешно функционирует на станции метро «Калужская». Строится аналогичная платформа на «Планерной», заканчиваются проектные работы по сооружению современного пересадочного узла на «Речном вокзале». Все это позволит ликвидировать очереди. На менее загруженных маршрутах по-прежнему будет действовать нынешняя система. Ведь если на остановке в автобус садится всего 10-15 человек, то на посадку они потратят не более минуты. При условии, конечно, что билет каждым куплен заранее. Но если все станут приобретать его у водителя, ожидание, понятно, затянется.

**- Кстати, о цене билета, приобретаемого у водителя: многие считают ее неоправданно завышенной.**

- Определяя ее, исходили из себестоимости простоя, который должен оплатить тот, по чьей вине машина задерживается на остановке. Это так называемый запретительный тариф, который изначально должен быть выше, чтобы стимулировать человека заранее позаботиться о покупке билета и не отнимать времени ни у других пассажиров, ни у водителя.

А теперь немного статистики. Примерно 55 процентов пассажиров наземного транспорта - льготники. Еще процентов 24 - это те, кто ездит по месячным билетам. Остается совсем малая часть, в которую входят люди, которые совершают поездки время от времени. Так вот в прошлом году 8,1 процента этих «нерегулярных» пассажиров покупали билеты у водителя, а сейчас - менее 3 процентов. Здесь нужно добавить, что в Москве работают 3 тысячи точек по распространению билетов, причем часть из них, в основном на загруженных маршрутах, открыты до 22 часов. Так что у желающих не тратить лишние деньги есть все возможности приобрести проездные билеты заранее.

**- В Москве работает множество коммерческих фирм, перевозящих пассажиров на маршрутных такси. Вы считаете их своими конкурентами или помощниками?**

- Однозначно на этот вопрос ответить сложно. Да, коммерческие операторы отнимают у нас сегодня платного пассажира. Льготник в любом случае будет ждать автобус или троллейбус, а обычный пассажир, увидев маршрутное такси, скорее всего сядет в него. От развития коммерческих операторов, от оттока к ним денег тех, кто мог бы заплатить их в городском транспорте, серьезно страдает бюджет - ведь именно из него оплачивается проезд льготников. Но здесь следует учитывать, что если казна и дотирует Мосгортранс, то ежегодно получает обратно 3 миллиарда рублей в виде налогов.

С другой стороны, без коммерческих маршрутов столица пока не обойдется, они выполняют свою функцию. Конечно, такие перевозчики должны регулироваться законодательством. Сейчас готовятся изменения в устав автомобильного транспорта, что даст возможность на уровне города упорядочить работу маршрутных такси.

Беседу вела  
**Татьяна ПОМЕЛОВА**