**Новая модель управления пассажирским транспортом Москвы: кто и как будет возить москвичей завтра?**

 С 2015 года в Москве меняются подходы и принципы работы коммерческих перевозчиков. Система частных пассажирских перевозок подвергнется масштабному реформированию. Итогом проведенных реформ станет модернизация системы частных перевозок, повышение качества и ее полное интегрирование в систему наземного городского пассажирского транспорта Москвы.

**Ситуация**

* Появившаяся в 1990-х годах, система маршруток на сегодняшний день остается практически в первоначальном, полудиком и хоатичном состоянии 25-летней давности.
* Целью деятельности коммерческих перевозчиков является получение максимальной прибыли, зачастую за счет игнорирования мер безопасности и снижения качества обслуживания. Подвижной состав части коммерческих перевозок не соответствует экологическим нормам и требованиям безопасности. Каждый год в московских маршрутках более 200 человек получают травмы и увечья. До 40% маршруток не оборудованы кондиционерами, подавляющее большинство — не адаптировано для инвалидов и маломобильных граждан.
* Притом, что на сегодняшний день частные маршрутки перевозят от 20 до 30% всех пассажиров наземного транспорта, они по-прежнему остаются полностью изъятыми из системы социальной защиты москвичей: в маршрутках не установлены льготы для студентов, школьников, пенсионеров, социально незащищенных граждан.
* Каждый день на улицах Москвы работают порядка 4,5 тысяч маршруток, увеличивая нагрузку на транспортную сеть города. Маршрутки создают стихийные парковки возле остановок, мешают проезду другого транспорта, посадке и высадке пассажиров, создавая, тем самым, небезопасные ситуации.
* Существует проблема дублирования городских и частных перевозчиков на одних и тех же маршрутах. «Борьба за пассажира» приводит к потере доходов бюджета города и к росту стоимости проезда у частного перевозчика, связанного с высокими расходами, сложно прогнозируемой загрузкой, низкой вместимостью подвижного состава.

**Выводы**

 Сложилась ситуация, в которой сфера частных перевозок фактически исключена из общей системы городского транспорта, работая не в интересах пассажиров и города. Морально устаревшая система коммерческих перевозок требует существенного развития, приведенияк современным стандартам качества.

 Во всех развитых мегаполисах мира частные перевозчики интегрированы в единую систему транспорта, дающую неоспоримые выгоды пассажирам и городу:

* Общая маршрутная сеть;
* Единые билетные решения;
* Отсутствие разницы между перевозчиками для пассажиров.

**Новая транспортная модель**

* Сутью реформы является интегрирование частных перевозчиков в общегородскую систему пассажирских перевозок, приведение перевозок к единым требованиям и стандартам.
* Перевозчики переводятся на работу по государственным контрактам, в рамках которых берут на себя обслуживание определенных маршрутов. Распределение маршрутов будет осуществляться на конкурсной основе. Дублирование маршрутов будет ликвидировано, организаторами реформы будет реализован принцип «Один маршрут — один перевозчик».
* Частными перевозчиками будут обслуживаться 211 маршрутов в 9 округах столицы. Контракты с частниками будут заключаться на пять лет, в течение которых они должны будут перевезти 1,44 млрд пассажиров и проделать транспортную работу в 434 млн километров. На реализацию новой модели до 2020 года планируется выделить порядка 50 млрд рублей.
* Определять стандарты качества обслуживания пассажиров, планировать развитие всей транспортной инфраструктуры будет Департамент транспорта Москвы. Реализовывать новую модель (проводить конкурсы, контролировать частных перевозчиков) будет ГКУ «Организатор перевозок». Согласно условиям госконтракта, перевозчики будут нести материальную ответственность, в том числе за соблюдение графика перевозок.
* К городским перевозчикам ГУП «Мосгортранс» и частным перевозчикам будут применяться единые требования к качеству транспортного обслуживания, характеристикам подвижного состава и к соблюдению расписания.
* Во многих развитых мегаполисах мира частных перевозчиков включают в общую транпортную систему, что позволяет существенно повысить качество работы частных перевозчиков. Транспорт коммерческих перевозчиков будет полностью интегрирован в новую систему управления наземным транспортом и будет работать по городским стандартам. Соблюдение расписания, новые комфортные автобусы, забота о пассажире — так будет характеризоваться новая модель управления.

**Цели и задачи реформы**

* Основными результатами новой модели должны стать: повышение транспортной доступности социально значимых объектов, введение единых билетных решений, соблюдение расписания, повышение комфорта и безопасности. Важным является оптимизация существующей маршрутной сети, устранение дублирующихся маршрутов, создание новых — востребованных горожанами маршрутов.
* Оптимизация маршрутной сети в городе и организация эффективной работы пеервозчиков позволят снизить загрузку транспорта. В условиях высокой загрузки будет передвигаться не более 1% пассажиров наземного транспорта.
* Новая модель пассажирского транспорта должна разгрузить улично-дорожную сеть. После перехода на новую модель управления на месте 4,5 тысяч маршруток появятся 2,1 тыс. единиц подвижного состава.
* На большинстве маршрутов наземного транспорта будут сокращены интервалы движения. Это станет возможным за счет полного исключения дублирования и эффективного перераспределения автобусов по маршрутам.
* Проезд в маршрутных такси можно будет оплатить билетами городского тарифного меню — с действующими городскими ценами на проезд. Своими правами смогут воспользоваться все льготные категории граждан. В результате проезд в автобусах частных перевозчиков станет дешевле на 30-40%. Пассажиры смогут сэкономить от 8 до 11 тысяч рублей в год.

**Выводы**

 Внедрение новой модели управления наземным общественным транспортом - важный элемент транспортной стратегии Москвы. Новая модель позволит стандартизировать перевозки общественным транспортом в Москве. После внедрения новой модели управления перевозчики будут работать по государственным контрактам и стандартам качества. Переход на новую модель управления позволит значительно улучшить качество услуг для пассажиров.

**Соблюдение интересов всех заинтересованных сторон**

Реформа подобного масштаба, проводящаяся за весь период существования маршруток впервые в подобном объеме и формате, в обязательном порядке должна услышать и учесть мнения всех заинтересованных сторон. Задача властей — в создании конструктивного диалога как с пассажирами, так и с представителями коммерческих перевозчиков, организация широкого информирования о происходящих переменах, их целях и результатах.

 Фундаментом реформы наземного городского транспорта, залогом ее эффективности и пользы должен стать постоянный активный многосторонний диалог властей города с гражданами и коммерческими перевозчиками. Связь должна реализовываться через каналы публичных общественных слушаний, социальных опросов пассажиров, размещения информации на информационных носителях (остановки, информационные плакаты в метро), ассистентов и волонтеров, онлайн-опросов, а также круглых столов и встреч с представителями компаний-пеервозчиков, экспертного и профессионального сообщества.

**Угрозы и риски**

 **В отношении пассажиров главной задачей становится учет мнений, донесение необходимой информации и получение обратной связи.**

* Широко используются возможности онлайн-платформы «Активный гражданин». Через портал уже проведен ряд голосований, в т.ч. по новой модели управления наземным транспортом. По итогам: 26% опрошенных пожелали сохранить имеющуюся маршрутную сеть, 20% высказались за использование автобусов малой вместимости, 17% - за сохранение или уменьшение интервалов движения. Определены требования, необходимые к включению в стандарты обслуживания частных перевозчиков: 27% высказались за возможность оплаты проезда городскими билетами, 20% - за ввод льготного проезда, 15% - за ввод профстандартов к водителям и контролерам. С учетом проведенного голосования, а также мнения экспертов принято постановление Правительства Москвы от 31 октября 2014 г. №643-ПП «Об организации транспортного обслуживания населения в городе Москве». Данный документ устанавливает единые требования к осуществлению перевозок на городских маршрутах.
* В рамках краудсорсинг-проекта «Наши маршруты», организованного по инициативе Дептранса на платформе Witology, москвичи предложили более 1,5 тысяч идей по организации маршрутов общественного транспорта. 6000 жителей столицы работали по двум направлениям — создание новых автобусных связей и выделенных полос в городе Москве. По каждому из 9-ти рассматриваемых округов было проведено голосование среди участников проекта, были определены предложения-победители, набравшие наибольшее число голосов в своем округе по каждому направлению. На портале «Активный гражданин» проведено голосование о необходимости запуска в Москве 9 новых автобусных маршрутов, разработанных участниками краудсорс-проекта. По результатам голосования все 9 маршрутов были одобрены.
* На портале «Активный гражданин» проведено голосование за сохранение движения автобуса 901-го маршрута и возможность сокращения маршрута автобуса № 901 до станции метро «Кантемировская». 32% опрошенных пользуются маршрутом регулярно, причем большинство из них (59%) не поддержало его сокращение. Мероприятия по сокращению данного маршрута отменены.

**Выводы**

 Властями должен быть услышан каждый гражданин, чьи интересы затрагивает проводимая реформа.

Возможными «болезненными» точками в восприятии реформы могут стать:

* Выброс пассажиров за сложившуюся зону комфорта, например, - отмена некоторых привычных маршрутов, отмена оплаты проезда в салоне транспорта, запрет на «остановки по требованию» и пр.
* Недостаточная информированность о том, что происходит в городском транспорте, растерянность пассажира, привыкшего действовать по определенному, сложившемуся годами сценарию.
* Искажение в трактовке целей и задач реформы; распространение информации, способной представить реформу как механическое сокращение количества маршрутов, единиц подвижного состава и т.д.

На сегодняшний день диалог реализуется через ограниченное количество каналов коммуникации, в первую очередь, - через интернет-площадки, что создает ситуацию, в которой высказаать мнению смогут далеко не все граждане. В стороне от обсуждения новой маршрутной сети остаются одни из ее основных потребителей — пенсионеры, люди старшего и пожилого возраста, не являющиеся активными пользователями интернета и мобильных приложений.

**Предложения**

 Необходимо предусмотреть мероприятия по повышению информированности пассажиров и привлечь их к обсуждению и решению вопросов организации новой маршрутной сети. Такими мероприятиями могут стать муниципальные общественные слушания, опросы, открытие районных информационных центров и горячих линий, а также городские и локальные информационные кампании с использованием наружной рекламы, адресных информационных писем, выпуском тематических районных газет и других инструментов.

Задачами информационных кампаний станут:

* Информирование жителей города и пассажиров общественного транспорта о проводимой реформе, ее целях и результатах, в т.ч. об изменениях в схемах маршрутов пассажирского транспорта, как в отдельных районах Москвы, так и в городе в целом;
* Организация обратной связи, прием обращений граждан, обработка и анализ заявок о востребованности действующих и необходимости новых маршрутов.

**Коммерческие перевозчики**

Требуется отдельное разъяснение задач и содержания реформы коммерческим компаниям — перевозчикам, на чьи интересы (прежде всего, экономические) реформа окажет влияние.

 Так, например, нововведением станет реформа схемы получения перевозчиками доходов: все доходы от продажи билетов будут поступать в бюджет города, а город — платить перевозчикам по условиям контракта. Перевозчик, претендующий на заключение госконтракта, обязуется соблюдать ряд требований и норм, в том числе к подвижному составу (экологических, технических), к квалификации персонала и пр. Новой станет и схема распределения маршрутов — через систему тендеров.

**Антикризисные меры**

* Правительство Москвы установило порядок поддержки городом частных перевозчиков — как юрлиц, так и индивидуальных предпринимателей, обслуживающих пассажиров в Москве. Речь идет о субсидиях регулярным перевозчикам в целях возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам финансовой аренды (лизинга) автобусов и маршруток.
* Субсидии — своего рода адаптация для частных перевозчиков при переходе на новую модель пассажирского наземного городского транспорта. Введение новых требований к частным перевозчикам, усложнение экономической ситуации, удорожание подвижного состава, все это требует реакции от государства, субсидии стали такой мерой.
* Субсидии будут рассчитаны из экономической целесообразности. Так на 2015 год размер субсидии составит 126,5 миллионов рублей, а уже в 2016 году и 2017 году субсидии будут выделяться согласно годовой норме. На эти цели бюджетом Москвы будет выделено 428,9 млн рублей в 2016 году и 604,8 млн рублей в 2017 году.
* Предусмотрено, что только добросовестные поставщики могут получить субсидии: обязательно отсутствие задолженности по лизинговым платежам, просрочки по уплате налогов и пр.

 Задачами властей в коммуникациях с коммерческими перевозчиками станут информирование о новой системе организации транспортного обеспечения города, тендерных процедурах, обучение новым компетенциям и разъяснение вопросов, вызывающих затруднение, помощь в получении субсидий и т.п.

Перевозчикам на практике должны быть продемонстрированы выгоды, получаемые в результате проведения реформы и создания новой модели управления пассажирским транспортом. Возможно, целесообразным станет проведение информационной кампании, включающей в себя, как проведение встреч (дискуссий, круглых столов), где перевозчики смогут принять участие в обсуждении реализации реформы, так и распространения соответствующей информации в СМИ, отраслевых общественных организациях и объединениях.

**Выводы**

 Департамент транспорта должен быть готов к открытому полномасштабному сотрудничеству со всеми перевозчиками, чьи интересы, в первую очередь, - экономические, затрагивает проводимая реформа.

Поддержка частных перевозчиков является необходимой мерой как непосредственно для перевозчиков, так и для улучшения качества сервиса и обслуживания пассажиров.

**Предложения**

 Необходимо информирование заинтересованных сторон посредством проведения экспертных встреч и обсуждений, информационных кампаний.

Задачей информационной кампании станет формирование лояльности и конструктивного взаимодействия власти, бизнеса и общества, а также донесение информации о выгодах реформы для бизнеса, в том числе.

* Новая модель управления учитывает интересы частных перевозчиков. Доля рынка частных перевозчиков в наземном транспорте (от 20 до 30%) будет сохранена.
* Работа по государственным контрактам позволит им обеспечить стабильное функционирование бизнеса в условиях текущей экономической ситуации — перевозчики смогут сохранить весь необходимый кадровый состав и соблюдать все стандарты транспортного обслуживания.
* У перевозчиков появится возможность сконцентрироваться на качестве услуг, а не количестве пассажиров. У компаний не будет необходимости до предела набивать транспорт пассажирами, перевозить людей в плохих условиях, чтобы заработать больше. Перевозчики получат право размещать рекламу на подвижном составе и получать от нее доходы — и вся прибыль от рекламы будет отходить перевозчику.

**Общие предложения**

Реформа частных пассажирских перевозок и создание новой системы управления пассажирским транспортом — одна из самых масштабных реформ в сфере пассажирского транспорта Москвы на современном этапе развития города.

 Глубина запланированных изменений, широкий круг затронутых реформой аудиторий и их интересов, - требуют особого подхода к осуществлению и информационному сопровождению.

 В первую очередь, речь должна идти об организации общественного и экспертного контроля, а также многостороннего диалога между властью и группами затрагиваемых реформой аудиторий.

* Одной из основных задач в связи с этим становится организация диалоговых площадок власть-общество-бизнес для обсуждения реформы, предупреждения возможных негативных реакций и принятия решений, повышающих эффективность проводимых преобразований.
* Должно осуществляться информирование о проводимых реформах, их задачах и результатах. Объяснение необходимости изменений, влекущих за собой повышение эффективности, модернизацию транспортной системы и, следовательно, улучшения качества жизни москвичей, развитие цивилизованного бизнеса.
* Необходимо привлекать к осуществлению реформ и оценке их эффективности ведущих российских и мировых экспертов-урбанистов, специалистов по городским транспортным системам, представителям бизнеса и власти.
* Требуется осуществление мониторинга реформационных процессов и результатов, степени информированности заинтересованных аудиторий в целях своевременного внесения необходимых корректировок.