М.С.Ганиев

«Трансантьяго» — амбициозная реформа общественного транспорта столицы Чили

Широкомасштабная реформа общественного транспорта, начатая в чилийской столице 2002 г., стала приносить ощутимые плоды. Уменьшаются изнурительные пробки на улицах, заметно обновился парк автобусов, улучшилась экология. Внедрение «длинных» проездных билетов (когда, купив билет, пассажир может пользоваться им на разных линиях, включая метро) сделало перемещение по городу намного комфортнее. Но реформа потребовала больших инвестиций и дотаций со стороны государства, что вызывает в обществе споры и столкновения политических интересов. Тем не менее, успехи столичных реформаторов на транспорте открывают путь для применения их опыта в других крупных городах страны.

Ключевые слова: Чили, Сантьяго, реформа общественного транспорта, «Трансантьяго», госдотации, оппозиция.

Начало реформы системы общественного транспорта Сантьяго было положено еще в 2002 г. во время правления президента Рикардо Лагоса. Уже тогда стало понятно, что так дальше продолжаться не может: столице Чили, претендующей на звание одного из ведущих мегаполисов Южной Америки, в котором проживает почти половина населения страны, не пристало мириться с отсталой транспортной инфраструктурой. Несколько лет было положено на разработку поистине революционного плана реформы всей системы общественного транспорта Сантьяго, и только в феврале 2007 г. после всех необходимых согласований и получения кредита от Межамериканского банка развития (МБР) в размере 400 млн долл. правительство Мишель Бачелет, приступило к его претворению в жизнь. Надо сказать, что как для нового правительства, так и для самой М.Бачелет, это было довольно рискованной затеей, грозившей, в случае провала, потерей личного политического авторитета.

Идея реформы состояла в том, чтобы объединить в одну логичную схему весь общественный транспорт Сантьяго — метро и автобусные линии — с тем, чтобы уменьшить время ожидания, повысить качество сервиса путем замены стареющих автобусов на современные, рационализировать существующие маршруты движения в городе. И, конечно, одна из главных заявленных целей — уменьшить загрязнение воздуха допотоп-

Микаил Сергеевич Ганиев — собственный корреспондент журнала «Латинская Америка» в Сантьяго, Чили.

Сценка из недавнего прошлого: жители Сантьяго штурмуют автобусы

ными, чадящими автобусами. Ведь из-за высокой концентрации вредных выбросов в «серые» зимние и осенние месяцы власти города нередко объявляли чрезвычайное положение и не рекомендовали жителям выходить на улицу.

Мне трудно сказать, как работал общественный транспорт Сантьяго в годы, предшествовавшие реформе, однако, судя по воспоминаниям очевидцев, дряхлые автобусы, мчащиеся наперегонки по городу с хвостами черного дыма, создающие на каждом перекрестке аварийные ситуации, наводили ужас на обитателей чилийской столицы и туристов.

Вот что, например, писал в своем блоге в 2007 г. наш соотечественник Олег Ясинский, уже много лет живущий в Сантьяго. «Сложившаяся до «Трансантьяго» система общественного транспорта была совершенно никудышной. Безраздельными хозяевами улиц были тысячи ядовитых желтых автобусов, отравлявших город смогом, создававших массу аварийных ситуаций, носившихся наперегонки из-за того, что доход водителей зависел исключительно от количества перевезенных пассажиров.

Владельцы этих автобусов превратились в настоящую мафию, способную навязать свою волю правительству и обществу. Каждый проезд в единственном, кроме метро (покрывающем менее трети территории Сантьяго и работающем с 7 утра до 10 вечера), виде общественного транспорта — автобусах стоил около 70 центов, что для «безлошадных» жителей города, а их более 70% населения столицы, являлось очень большими деньгами, учитывая необходимость частых пересадок и низкие реальные доходы большинства чилийцев. Эту систему необходимо было менять».

Однако не все получилось сразу и так, как планировалось. И это понятно. Ни одна революция, а это действительно была самая настоящая революция по слому прежней системы, не обходится без ошибок и жертв. Вначале возник транспортный хаос, и противники нововведений, и правая оппозиция, использовавшая недовольство людей, организовывали демонстрации и митинги протеста. Вот что писало об этом одно из иностранных агентств: «В конце марта 2007 г., всего через 1,5 месяца после начала осуществления реформы, план реорганизации общественного транспорта в столице обернулся провалом. Движение автобусов и метро в Сантьяго парализовано уже несколько недель». Запуск 10 февраля проекта «Трансантьяго», который, в частности, должен был снизить уровень загрязнения и шума, сопровождался масштабной рекламной кампанией. Для снижения уровня загрязнения планировалось сократить количество автобусов с 8 до 5,6 тыс., но в действительности на маршруты выходят лишь 4,6 тыс. автобусов. С начала реформы число пассажиров метро, которым прежде пользовались около 1,3 млн человек в день, увеличилось почти вдвое. На транспорте, в том числе и подземном, участи-

лись случаи краж, обмороков, сердечных приступов, нервных срывов и посягательств на нравственность. Горожане, привыкшие к поездкам из одного конца города в другой по прямым маршрутам, теперь добираются до работы на двух, трех или даже на четырех автобусах. Хаос, продолжавшийся с начала февраля, уже вызвал 120 демонстраций раздраженных пассажиров, особенно жителей отдаленных пригородов.

Новые автобусы на улицах чилийской столицы

Многие политики, среди которых президент страны, социалистка Мишель Бачелет, требуют наказать «частные компании, которые не сдержали своих обещаний по реализации плана «Трансантьяго». Правая оппозиция, воспользовавшись промахами противников, обвиняет в сложившейся ситуации министра транспорта Серхио Эспехо».

Министром, кстати, тогда пришлось пожертвовать, однако ущерб был нанесен не только репутации С.Эспехо. Значительно упала и популярность самой М.Бачелет, рейтинг которой по данным опросов, из-за этого непопулярного решения опустился ниже 40%. Местные СМИ, в основном принадлежащие правой оппозиции, активно воспользовались ситуацией, и в адрес правительства М.Бачелет на первых полосах ведущих чилийских газет появились обвинения, самые мягкие из которых были в «непрофессионализме» и «импровизациях».

Однако уже после первых просчетов власти сделали выводы, и новый министр транспорта Рене Кортасар внес поправки в первоначальный проект. Так, на подходах к автобусным остановкам были установлены турникеты, чтобы пассажиры не создавали пробок в дверях автобусов при оплате проезда, на дорогах отведены специальные полосы только для проезда автобусов, для разгрузки метро пущены автобусы, идущие от одних станций «подземки» к следующим, и т.д. Ситуация начала выправляться. Реформа со скрипом, но все же заработала.

В октябре 2008 г., приехав в Сантьяго в качестве собкора журнала, я поначалу с удовольствием пользовался для передвижений по городу небольшим, по московским меркам, но достаточно удобным метро, состоящим из четырех линий, и современными, комфортными автобусами.

Впрочем, приведу оценки независимых экспертов. Так, согласно их исследованиям, время ожидания автобусов уже спустя год после начала преобразований вышло на хороший международный уровень. При этом оно сократилось настолько, что в два раза превысило лондонские стандарты, а в Латинской Америке заняло одно из первых мест по этому параметру. В метро также уменьшилось как время ожидания поездов, так и количество пассажиров. Теперь в «подземке» Сантьяго можно ездить спокойно, безопасно и достаточно комфортно, без риска попасть в прежнюю давку. Хотя справедливости ради надо отметить, что в часы пик удовольствие от пользования метро по-прежнему не очень большое. В вагоны набива-

ется достаточно много желающих быстро перемещаться по городу, к этому добавляются духота и плохая вентиляция. Хотя власти работают и над этим: на перронах метро были установлены большие навесные вентиляторы с водяными разбрызгивателями для поддержания хоть какой-то влажности в сухом климате Сантьяго. Предусматриваются и другие меры по улучшению транспортного сервиса и повышению комфорта пассажиров. При этом надо особо подчеркнуть, что существенно, по сравнению с прошлым, сократились затраты на проезд.

Так, если раньше пассажир платил деньги за каждую посадку, то теперь достаточно оплатить одну поездку, будь то в метро или в автобусе, и затем в течение двух последующих часов можно ездить по городу, пересаживаясь с одного вида транспорта на другой совершенно бесплатно. Для этого при пересадке на входе достаточно приложить пополняемую пластиковую карточку к электронному считывателю, будь то в метро или автобусе, и умная система пропускает тебя, не сняв со счета ни песо. Увы, пока недостижимая мечта для московских пользователей общественным транспортом.

Кстати, если сравнивать тарифы в московском метро или автобусах с местными, то и здесь Сантьяго выигрывает: плата за проезд варьируется в зависимости от времени суток от 380 песо (основной тариф) до 420 песо в часы пик (1 долл. равен примерно 610 чилийским песо, что составляет около 16 и 21 рубля). При этом для школьников и студентов предусмотрены значительные скидки.

Хотя, конечно, не все так гладко даже сейчас, по прошествии более года после начала реформы, и когда даже прежним ярым критикам ясно, что изменения были необходимы. Теперь, когда система заработала и ведется подсчет потраченных государственных средств, остро встает вопрос самофинансирования «Трансантьяго». Потому что кредиты надо отдавать, а отдавать пока не из чего. Плата за проезд не покрывает всех затрат. А перекладывать все на плечи потребителей, в отличие от наших родных московских властей, правительство социалистов не может, да и не хочет.

Значит, остаются госдотации. Для этого у чилийского правительства была предусмотрена «заначка» в размере 2% от бюджета страны. Именно эти средства пришлось тратить на покрытие дефицита «Трансантьяго». А деньги, в принципе, для Чили немалые. Так, согласно подсчетам правительственных экспертов, с февраля 2007 г. по ноябрь 2008 г. убытки чилийской казны от «Трансантьяго» уже составили более 888 млн долл.

На текущий 2009 г. предполагаемые убытки составят более 548 млн долл. В 2010 г. — 527 млн, в 2011 г. — уже поменьше, 419 млн. И в 2012 г., согласно подсчетам экспертов, предусмотрены потери для бюджета «всего» в 287 млн долл. Понятно, что надо будет как-то покрывать эту недостачу. И похоже, что совсем без денег пассажиров все же не обойтись. Предполагается, что в ближайшее время, хотя не определено, когда именно, тарифы могут подрасти на 40 песо (около 2 рублей), а между 2010 и 2012 гг. еще на 60 песо (3 рубля).

Однако в конгрессе по этому поводу идут ожесточенные дебаты. Правая оппозиция обвиняет правительство М.Бачелет, которой осталось находиться у власти до марта 2010 г., в том, что она оставит эту неблагодарную роль по увеличению тарифов на проезд последующему правительству. Представители правых партий при этом считают, что имеют шансы победить на президентских выборах и, понятно, не хотят таким образом в будущем терять «очки» своих избирателей. А заодно М.Бачелет достается «на орехи» и за ее предшественника, за то, что прежний президент Р.Лагос обещал, что проект «Трансантьяго» будет самоокупаемым. Ны-

нешний министр транспорта Р.Кортасар говорит, что пока и не планируется выход системы «Трансантьяго» на самофинансирование, что это вопрос отдаленного будущего. На данный же момент важно, чтобы было достигнуто согласие между всеми политическими силами и обществом по этому вопросу. Так что политический процесс, сопровождавший весь ход реформы, продолжается, страсти кипят, и ясно, что проект «Трансантьяго» еще не раз будет использован как оружие в избирательных кампаниях.

Впрочем, похоже, что население Сантьяго, которое уже оценило все преимущества пользования обновленным общественным транспортом, свой выбор тоже сделало. Так, по данным последних социологических опросов, поддержка М.Бачелет чилийцами значительно выросла, ее рейтинг стал самым высоким среди местных политиков, достигнув более 50%.

Конечно, здесь свою роль сыграла не только реформа общественного транспорта, но и активная позиция президента по выработке эффективного плана поддержки чилийской экономики в условиях мирового финансового кризиса, когда цены на основной экспортный продукт — медь упали с 4 до 1,5 долл. М.Бачелет проводит также эффективную международную политику, которая способствует увеличению авторитета Чили в регионе и в мире. Но это — другая тема.

А пока, в недалеком будущем, с учетом опыта «Трансантьяго» чилийские власти предполагают начать аналогичные реформы по улучшению транспортных систем еще в шести основных городах Чили, население которых также мечтает избавиться от старых, экологически грязных автобусов и при этом не терять время на остановках общественного транспорта в ожидании нужного маршрута.

САНТЬЯГО