



## БЫСТРО, УДОБНО, БЕСПЛАТНО

Похоже, что уже в ближайшем будущем выражение «штраф за безбилетный проезд» превратится в совершеннейшую бессмыслицу — во всяком случае, в континентальной Европе. В нынешнем году впервые плату за проезд отменили в масштабах целой страны — а российские транспортные чиновники начали задумываться о том, чтобы перенять этот прогрессивный опыт.

 Ира Грант

**ДОСТУП К ОБЩЕСТВЕННЫМ БЛАГАМ, АРХИТЕКТУРА И ЕДА** — вот что, по мнению российского экономиста Сергея Гуриева, делает Париж лучшим городом для жизни. Если с архитектурным наследием и французской кухней все понятно, то доступные общественные блага кажутся какой-то скучной абстракцией из книжек по экономической теории. Между тем блага, о которых говорит ученый, — вещи вполне конкретные. Например, всеобщее медицинское страхование, доступное даже иностранцам. Или столичный общественный транспорт, огромный спрут, покрывающий множеством своих щупальцев не только сам Париж, но и весь окружающий его регион. У туристов, особенно оказавшихся здесь впервые, схема линий столичного метрополитена, двух видов пригородных электричек, скоростных трамваев и ночных ав-





1



2



3

тобусов вызывает легкое головокружение, однако парижане, что называется, вытянули счастливый билет: они живут в городе, где от любого дома до ближайшей станции метро не более 600 метров. Слова «близко от метро» в Париже значат совсем не то, что в Москве.

Всего в парижской подземке сегодня насчитывается 303 станции, а расположены они местами так густо, что некоторые пришлось закрыть за ненадобностью. На одной из бывших станций собираются открыть модный ресторан, а на другой (ее теперь так и называют *Cinéma*) – снимают кино. Если вспомнить французские фильмы, в которых действие происходит в метро, то в девяти случаях из десяти (не исключая, например, уже ставшей признанной классикой «Амели») их снимали именно на этой станции – нарушать работу

подземки ради съемочного процесса больше не принято, равно как и трудиться по ночам.

Однако доступным общественный транспорт является не только в географическом смысле. Одна поездка на метро стоит не просто дорого, а очень дорого, скидка при десяти поездках невелика, да и полная стоимость месячного проездного – 79 евро – выглядит совершенно не дружелюбной к пассажирам. Но абсолютное большинство тех, кого вы видите в переполненных вагонах парижского метро, не платит таких денег: тем, кто работает, половину стоимости компенсирует работодатель, обладатели базовой медицинской страховки имеют 75%-ную скидку, получатели пособия по безработице и вовсе ездят бесплатно, а с нынешнего года к ним присоединились и все несовершеннолетние парижане. Даже нелегалы

1. 6-я ЛИНИЯ ПАРИЖСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА БЫЛА ПРОВОЗГЛАШЕНА «НАРОДНЫМ ДОСТОЯНИЕМ» ЕЩЕ В 1898 ГОДУ

2. БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД – ЭТО ЕЩЕ И ЭКОНОМИЯ ВРЕМЕНИ. ОСОБЕННО ЭТО БУДЕТ ЗАМЕТНО НА ТАКИХ ПЕРЕГРУЖЕННЫХ СТАНЦИЯХ, КАК GARE DU NORD, ПРИНИМАЮЩАЯ БОЛЕЕ 50 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ В ГОД

3. СЕГОДНЯ «БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ» НА ПАРИЖСКИЙ ТРАНСПОРТ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ОБЛАДАТЕЛИ ПРОЕЗДНЫХ, ЗАБЫВШИЕ ИХ ДОМА







1

1. ВАЛЕРИ ПЕКРЕСС СКЕПТИЧЕСКИ СМОТРИТ НА ПЕРСПЕКТИВУ ОТМЕНЫ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

2. МИНИ-АВТОБУСЫ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ — ЕЩЕ ОДИН ТРАНСПОРТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ ПАРИЖСКОЙ МЭРИИ



2

получают 50%-ную льготу на проезд. А последние два года столичная мэрия изучает возможность вообще отменить плату за проезд в общественном транспорте. Сегодняшний консенсус на этот счет — скорее «нет», чем «да», однако вопрос еще не закрыт, и вполне возможно, что к Олимпиаде-2024 парижский транспорт станет бесплатным.

Разговоры об этом идут ровно сорок лет — с тех самых пор, когда репортер одной из столичных газет Жан-Клод Дельма запечатлел тогдашнего президента республики Жака Ширака прыгающим через турникет на станции метро «Обер». Как сказали бы сегодня интернет-комментаторы, фото смешное — ситуация страшная. «Зайцем» Ширак стал не потому, что хотел быть ближе к народу, а потому, что не умел пользоваться турникетом, поскольку никогда в жизни не ездил на метро. Присутствовавший тут же директор столичной транспортной сети услужливо вручил президенту билет, но Ширак не знал, что билет нужно вынуть из турникета, чтобы пройти на платформу. Фото нашли остроумным, оно попало в газеты, и их читатели стали задумываться: если транспорт официально считается народным достоянием, то почему за него приходится платить?

Вопрос резонный, тем более что на тот момент вот уже целую пятилетку совершенно бесплатно функционировал общественный транспорт другого французского города, Компьена. Масштабы, конечно, не те, что в Париже, — однако это была европейская премьера. Проезд в Компьене, кстати, до сих пор бесплатный, а обходится это в 5,8 миллиона евро в год, большую часть из которых от-



числяют расположенные в городе предприятия. Получается по 27 евро с каждой зарплаты — примерно столько в небольших городках вроде Компьена стоит месячный проездной.

За чей счет банкет? Этот вопрос чаще всего задают противники бесплатного транспорта. Валери Пекресс, депутат от правой республиканской партии и ярая противница желания нынешнего мэра





3

столицы Анн Идальго упразднить плату за проезд, пугает состоятельных парижан тем, что каждой семье придется платить дополнительных 500 евро налогов в год. Парижане с удовольствием пугаются, тем более что основная часть электората Пекресс не ездит в метро, — однако от их взгляда ускользает тот факт, что их налоги и так идут на оплату функционирования столичной транспортной системы, ведь в Париже, как и в любом другом мегаполисе мира, доход от реализации билетов — лишь одна и не самая большая статья доходов транспортников.

Выясняется, что бесплатный транспорт — это в целом не так дорого. Говорить об этом можно уверенно, ведь городов, экспериментирующих с безбилетным проездом, в Европе уже больше сотни — их в одной только Франции 35, а в самое ближайшее время к ним впервые присоединятся две столицы регионов страны, Безансон и Монпелье. Отмена платы за проезд в автобусах и трамваях — часть предвыборных обещаний «зеленых», выигравших недавние муниципальные выборы. А значит, придется обещанное выполнять.

Самый масштабный эксперимент по внедрению бесплатного проезда стартовал в марте этого года в Люксембурге — и сразу по всей стране. Инициаторы отмены проездных билетов — тоже политики зеленой части спектра, партия *deï Grëng*.

Авторы реформы подсчитали, что из-за упразднения оплаты транспортная система великого герцогства лишится примерно 41 миллиона евро в год — что можно назвать небольшой потерей, ведь ежегодная стоимость эксплуатации этой системы составляет ни много ни мало 500 миллионов. Более того, реформа, не намного повысившая расходы казны на транспорт, поможет сэкономить по другим статьям расходов. Например, связанным с компенсацией выхлопов от индивидуального автотранспорта.

Люксембург стал плацдармом такого эксперимента не случайно. Небольшое герцогство является самой автомобилизированной страной в Европе: на 1000 жителей приходится 700 машин, а за рулем тут не сидят, кажется, только дошкольники. Догоняют его Италия и Финляндия, где чуть более 600 автомобилей на 1000 граждан, и в Люксембурге надеются, что эти страны тоже последуют его примеру и отменят билеты в транспорте — причем не только для жителей, но и для иностранцев. Впрочем, если в Люксембурге вам вдруг нестерпимо захочется заплатить за проезд, то такая возможность сохранится — в железнодорожных вагонах первого класса.

Вроде бы Люксембург не та страна, жителям которой нечем заплатить в трамвае, — однако инициаторы реформы предполагают, что количество

3. ЛЮКСЕМБУРГСКИЕ ВЛАСТИ УВЕРЕНЫ: В БУДУЩЕЕ ЖИТЕЛИ ГЕРЦОГСТВА ПОЕДУТ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ, КОТОРЫЙ И ВЫГЛЯДИТ СООТВЕТСТВУЮЩЕ





1



2

пассажиров общественного транспорта в результате вырастет минимум на 20%: многие сегодня не пользуются им потому, что не хотят разбираться с билетами и терять время на их покупку.

Экономия времени на посадке, достигаемая за счет того, что билеты не нужно ни покупать, ни валидировать, трансформируется во вполне реальную денежную экономию. Например, автобус, за проезд в котором не нужно платить, быстрее примет пассажиров и покинет остановку, уступив место следующему, да и энергии потратит меньше, — особенно если речь идет об автобусе с двигателем внутреннего сгорания. Это хорошо видно на примере Таллина, который до недавнего времени был единственной европейской столицей с бесплатным транспортом. Билеты для граждан и постоянных резидентов здесь упразднили еще в 2013-м, однако туристам по-прежнему приходится платить за проезд, что несколько снижает универсальность реформы и приводит к потерям времени на посадке, особенно заметным зимой.

Таллинский бургомистр Таави Аас оценивает реформу в целом положительно: количество автомобилей в городе с 2013 года, правда, не сократилось, а выросло, но незначительно — особенно если сравнивать с другими прибалтийскими столицами. С положительной оценкой таллинского градоначальника согласны и его коллеги из других городов страны: с 2018 года примеру столицы последовали власти 11 из 15 эстонских уездов. В совокупности их население больше, чем 600-тысячного Люксембурга, так что с точки зрения масштабы реформа в великом герцогстве — не такая уж и премьера: эстонцы опередили люксембуржцев на два года. Цель перехода на бесплатную систему — не только «убедить людей использовать более экологичные средства передвижения», как подчеркнула министр экономики и инфраструктуры Эстонии Кадри Симсон. Еще одна цель — замедлить утечку сельского населения в города, позволив жителям деревень и отдаленных хуторов быть более мобильными. И этот процесс, конечно, тоже имеет экономическое измерение, а затраты государственного бюджета на организацию сети бесплатных автобусов, разумеется, намного ниже, чем урон, который нанесет все еще сельскохозяйственной Эстонии исход крестьян в города.

Так что общий размер экономических потерь от отмены оплаты за проезд невозможно определить простым вычитанием из годового бюджета совокупной стоимости проданных билетов. В предель-

1. В ТАЛЛИНЕ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД СТАЛ РЕАЛЬНОСТЬЮ ЕЩЕ В 2013 ГОДУ

2. ИТАЛИЯ — ОДНА ИЗ САМЫХ АВТОМОБИЛИЗИРОВАННЫХ СТРАН ЕВРОПЫ

3. ЖИТЕЛИ ТУЛУЗЫ ЖДУТ ВОЗВРАЩЕНИЯ НА УЛИЦЫ ГОРОДА «РОБОМОБИЛЕЙ ПО ВЫЗОВУ»



3

ном выражении может получиться, что потерь и вовсе нет, одни сплошные выгоды. Впрочем, города, задумывающиеся о переводе транспорта в бесплатный режим, ищут способы сократить и прямые расходы на его эксплуатацию. Например, во французской Тулузе собираются реформировать автобусную сеть и упразднить традиционные автобусные маршруты с маленькой загрузкой, заменив их на управляемое автопилотом умное такси. Выглядит это как маршрутка из будущего: пассажир вызывает микроавтобус с помощью приложения, и в назначенное время транспорт подъезжает к остановке. Экспериментировать с этим тулузские власти начали еще в 2017 году, но полноценному введению таких транспортных средств мешают лакуны в законодательстве, поэтому в главном городе Окситании пока остановились на промежуточном решении – ввести микроавтобусы «по вызову», но управляемые водителем, а заказать их можно не только в приложении, но и по старинке, по телефону.

О возможности введения бесплатного проезда, причем сразу во всех городах страны, заговорили в этом году и в России. Правда, Минтранс

утверждает, что возможным это станет не раньше чем через 15 лет. Согласно представленной в начале осени новой транспортной стратегии, платить за бесплатные автобусы и трамваи будущего придется автомобилистам. Причем уже с 2025 года. Через пять лет плата будет взиматься за проезд по дорогам регионального значения, к 2035 году – со «всех категорий пользователей дорог», включая городскую дорожную сеть. В стратегии не уточняется, станет ли платным проезд на личном автомобиле по всем видам дорог, или часть из них все-таки останется бесплатными. Звучит излишне радикально: реформа в том виде, в каком она изложена в стратегии, выглядит не как стимул пересесть с личного транспорта на общественный, а как брошенный автомобилистам вызов. Кроме того, не слишком понятно, почему за проезд в городах должны платить пользователи региональных дорог. Впрочем, до 2035 года у российских транспортников еще достаточно времени для того, чтобы скорректировать контуры будущей реформы. Тем более что примеров для подражания с каждым годом становится все больше. ■