Городской электротранспорт Российской Федерации — основные отраслевые проблемы, точки роста в 2017–2018 гг.

Городской электрический транспорт — метрополитен, трамвай и троллейбус — продолжает оставаться основой транспортного обеспечения крупных населённых пунктов Российской Федерации. Линии метрополитена обслуживают пассажиров в 7 городах нашей страны, трамвайные системы действуют в 62, троллейбусные — в 85 городских и сельских образованиях. С 2016 года начались испытания, а с 2017 года — регулярная эксплуатация электробусов, которые также являются представителями наземного электрического транспорта.

Несмотря на градообразующую роль, российский ГЭТ продолжает испытывать ряд проблем, не позволяющих отраслевым предприятиям не только развиваться, но зачастую даже «находиться на плаву». Внешним выражением этих проблем является тот факт, что трамвайные и троллейбусные депо и парки — за редким исключением — не могут предложить пассажирам достаточно качественное обслуживание, а работникам отрасли — достойный уровень заработной платы и хорошие условия труда.

Основные проблемы отрасли были озвучены руководству страны на заседании президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок, прошедшем 22 сентября 2017 года в Ульяновске. По итогам мероприятия был разработан комплекс мер, способствующих выводу российского ГЭТ из кризиса. По состоянию на апрель 2018 года, была реализована лишь небольшая часть из предложенных решений.

Специалисты отмечают ряд причин, отрицательно влияющих на ситуацию с городским электрическим транспортом в городах РФ, в частности:

- несоответствие тарифов на перевозку пассажиров их экономически обоснованному уровню;
- несоответствие оплаты транспортной работы заказчиками перевозок «Методическим рекомендациям», введённым в действие распоряжением Министерства транспорта РФ №НА-37-р от 18.04.2013 г.;
- наличие избыточной и недобросовестной конкуренции на муниципальных и межмуниципальных маршрутах;
- убытки предприятий от перевозки льготных категорий пассажиров, зачастую не компенсирующиеся в достаточном объёме;

Из-за хронического недофинансирования трамвайные и троллейбусные предприятия зачастую не могут предложить пассажирам достаточно качественный сервис

- невозможность (из-за отсутствия средств на развитие) массового использования современного энергоэффективного оборудования, подвижного состава с низким энергопотреблением.

Достаточно много вопросов вызывает федеральный закон №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», не учитывающий особенности работы трамвайных и троллейбусных предприятий. К спорным решениям, имеющим серьёзные проблемы при реализации «вживую», стоит отнести переход транспортных предприятий на нерегулируемые тарифы, также впервые упомянутый в 220-м законе.

Отдельно необходимо остановиться на федеральном законе №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Применение этого закона на муниципальных предприятиях (которыми являются большинство трамвайных и троллейбусных управлений) крайне осложнило хозяйственную деятельность последних. Стало затруднительно (если вообще возможно) оперативно приобретать материалы для ремонта и технического обслуживания подвижного состава. Появилась необходимость в явно избыточных бюрократических операциях, сопровождающих и замедляющих любую крупную закупку товаров и услуг.

Недостаточное финансирование субъектов федерации и городов приводит к экономии на многих статьях расходов, в том числе, и на пассажирском транспорте. Согласно федеральному законодательству, обязанности по обеспечению транспортной доступности населённых пунктов возложены на муниципальный уровень. Однако у местных властей зачастую не хватает средств даже на возмещение убытков от основной деятельности предприятий ГЭТ, не говоря уже о необходимом развитии — строительстве новых линий, тяговых подстанций и других инфраструктурных объектов, а также обновлении подвижного состава.

Характерный пример: с 2015 года в Российской Федерации действует программа развития промышленности и повышения её конкурентоспособности, позволяющая приобрести новую технику — в том числе, трамвайные вагоны и троллейбусы — со значительной скидкой. За 3 года действия программы её возможностями воспользовались лишь несколько городов и регионов. В остальных банально не нашлось средств для участия в софинансировании.

Отсутствие стабильного спроса на новый подвижной состав привело к сокращению количества предприятий, выпускающих современную технику. Фактически сейчас в нашей стране остался один стабильно работающий троллейбусный завод — при том, что ещё несколько лет назад в России действовало несколько предприятий по сборке троллейбусов. Не многим лучше ситуация и в трамвайном секторе, и только железнодорожный кластер (к которому относятся заводы, выпускающие вагоны метро) показывает определённые успехи — за счёт крупных заказов от столичных городов и ОАО «РЖД».

Для более детального анализа состояния отрасли и акцентирования на знаковых событиях, имеющих отношение к городскому электрическому транспорту, рассмотрим временной отрезок с начала 2017 года по апрель 2018 года. За этот период были приобретены, взяты в лизинг или оформлены по контракту жизненного цикла (КЖЦ) около 600 новых вагонов метро, 320 трамваев, 430 троллейбусов и 3 электробуса. Подробная раскладка по городам и моделям представлена в Таблице 1.

Основной объём поставок подвижного состава пришёлся на Москву и Санкт-Петербург. Из других крупных партий можно отметить 30 трамваев производства завода «Уралтрансмаш» для Нижнего Тагила (поступили в начале 2017 года) и 30 вагонов для Волгограда. Помимо указанных в таблице 20 двусторонних трамваев модели 71-623-03, администрация города на Волге заказала ещё 10 вагонов производства АО «Белкоммунмаш» (Беларусь), также двусторонней компоновки. Большие партии троллейбусов были поставлены в города Крыма, а также в Тольятти, Саранск и Казань. О своих планах по приобретению новых троллейбусов заявили транспортные предприятия Иркутска и Ярославля. На момент подготовки материала данные закупки ещё не были оформлены документально.

Современные трамвайные вагоны в достаточном количестве приобретает только российская столица

Ещё одним способом обновления парка подвижного состава стала передача в регионы трамваев и троллейбусов, выводимых из эксплуатации в Москве. В рассматриваемый нами период столичные трамваи (преимущественно производства УКВЗ) были отправлены в Иркутск, Курск, Ульяновск и Череповец, на очереди — Волгоград, Липецк, Нижний Новгород, Орёл, Тула, Смоленск и Ярославль. Также Москву покидают и троллейбусы. Небольшие партии «рогатых» машин получили Брянск и Рязань. Также запросы на передачу бывших в употреблении столичных троллейбусов поступили из Березников, Йошкар-Олы, Орла, Ульяновска и некоторых других городов.

Испытания нового вида транспорта — электробуса — проводились либо проводятся сейчас в Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Липецке, Ростове-на-Дону, Симферополе и Тамбове. Об их результатах имеет смысл говорить в отдельном материале. Стоит лишь отметить, что пока только три города решились на покупку электробусов, и то в единственном экземпляре. Во всех случаях, как можно судить из пресс-релизов, приобретение было вызвано скорее имиджевыми, чем практическими соображениями.

Отдельно остановимся на инфраструктурных изменениях. Новые станции метро в 2017 и первом квартале 2018 года были открыты только в Москве, причём в довольно значимом количестве: «Минская», «Ломоносовский проспект», «Раменки», «Ховрино», «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошёвская», «ЦСКА», «Петровский парк», «Окружная», «Верхние Лихоборы», «Селигерская» — итого 12 новых метровокзалов. Также идёт достройка пяти станций метро в Санкт-Петербурге, по одной — в Нижнем Новгороде и Казани. В Северной столице готовится к вводу в эксплуатацию новое метродепо, ещё два электродепо возводятся в российской столице.

Новые трамвайные линии в 2017 году сданы в эксплуатацию в Москве (1,22 км) и Екатеринбурге (4,7 км). В ближайшее время также будет открыта трамвайная линия протяжённостью 2,2 км до футбольного стадиона в Самаре, имеющая, в том числе, небольшой тоннельный участок.

В крымских городах идёт активное обновление троллейбусного парка. За основу выбрана лизинговая схема закупки новой техники

В Санкт-Петербурге в 2016 году трамвайная сеть в юго-восточной части города была передана в рамках концессии частной компании, которая к марту 2018 года провела реконструкцию одного из маршрутов и открыла движение новых белорусско-швейцарских вагонов «Метелица» (производства «Штадлер Минск») по заново отстроенной линии. В ходе работ впервые в России были массово использованы современные элементы контактной сети и рельсового пути, причём отечественного производства. Следующие стадии реализации проекта подразумевают дальнейшую реконструкцию трамвайных линий, перестройку (если быть более точным, практически создание с нуля) законсервированного парка №11, а также, возможно, укладку трамвайных путей по новым трассам.

Троллейбусное движение по небольшим новым линиям в 2017 году было открыто во Владимире и Иркутске. В Махачкале был запущена 12-километровая междугородная линия в город-спутник Каспийск. В Санкт-Петербурге, Симферополе и Севастополе сеть троллейбусных маршрутов была значительно расширена за счёт использования машин, оснащённых технологией протяжённого автономного хода.

К сожалению, чаще в сводках новостных агентств появлялась информация о закрытии линий электротранспорта. Значительные сокращения трамвайных и троллейбусных маршрутов, а также демонтаж ранее закрытых линий прошли в Москве, Волгограде, Вологде, Твери и некоторых других городах Российской Федерации. Полностью прекратилось движение троллейбусов в Астрахани и Липецке. Работа одного или нескольких эксплуатационных предприятий (депо) была приостановлена в Москве, Волгограде, Омске, Хабаровске. Тяжёлая ситуация с электротранспортом сложилась в Вологде, Волгограде, Комсомольске-на-Амуре, Твери. Во всех этих городах троллейбусные или трамвайные системы находятся в трудном положении, либо на грани выживания.

Если говорить о положительных моментах в плане развития, то, помимо приведённых выше примеров, уже реализуемых инфраструктурных проектов и строительства новых линий и станций московского и петербургского метрополитена, необходимо упомянуть междугородную трамвайную линию из Екатеринбурга в Верхнюю Пышму. Протяжённость трассы составит 17 км. На данный момент объявлен конкурс на строительные работы, которые должны завершиться к концу 2020 года.

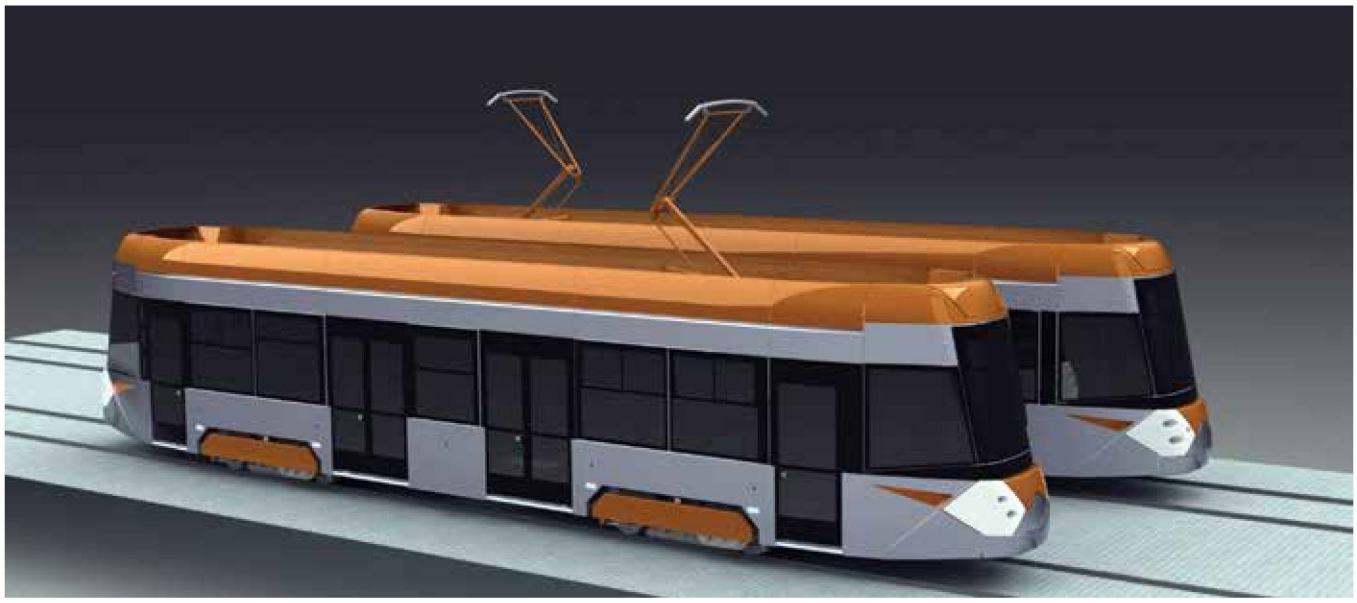
Также планируется возведение новой троллейбусной линии, соединяющей 5-й и 10-й километры Балаклавского шоссе Севастополя. В 9 км путевого развития входит не только сама линия, но и вместительная площадка для отстоя 100 троллейбусов. Ещё одна троллейбусная линия (в микрорайон Кутузово) в ближайшее время должна быть открыта в подмосковном Подольске.

Из новинок подвижного состава, ожидаемых к появлению в нынешнем году, можно отметить низкопольный четырёхосный трамвай модели 71-415 производства завода «Уралтрансмаш». Презентация новинки состоится, скорее всего, на одной из ближайших выставок.

Кроме того, на данный момент ведётся разработка 3-секционного низкопольного трамвая модели 71-638. Как можно понять из обозначения модели, над новинкой трудятся специалисты Усть-Катавского вагоностроительного завода. Точные сроки выхода первого экземпляра пока неизвестны.

Олег Бодня

Фото автора



Перспективный трамвай модели 71-415 будет представлен в этом году в Екатеринбурге

Город	Модель	Количество	Примечание
Вагоны метрополитена			
Москва	81-765/766/767 «Москва»	360 (из 912)	Поставка 2017–2020 гг.
Санкт-Петербург	81-556.1/557.1/558.1 «НеВа»	30	Заказано ещё 42 вагона
	81-722.1/723.1/724.1	66 (из 200)	Поставки 2016–2020 гг.
	81-722.3/723.3/724.3	144 (из 162)	
Трамвайные вагоны			
Москва	71-931М «Витязь-М» (3-секц.)	более 160 (из 300)	Поставка 2017–2018 гг.
Санкт-Петербург	71-301	3	
	71-623-02	2	
	71-631-02 (3-секц.)	16	
	71-923 «Богатырь» (2-секц.)	3	
	71-931 «Витязь» (3-секц.)	3	
	71-931М «Витязь-М» (3-секц.)	3	
	Stadler B85600M (3-секц.)	10 (из 23)	Для ООО «Транспортная концессионная компания»
Волгоград	71-623-03	10 (из 20)	Двухсторонняя компоновка
Казань	71-407-01	7 (из 20)	
	БКМ 84500К (3-секц.)	3	
Коломна	71-407-01	18 (из 21)	На маршруты не выпущены
Магнитогорск	71-623-02	15	
Нижний Тагил	71-407	30	
Новосибирск	БКМ 62103	12	
Новочеркасск	71-407-01	2	На маршруты не выпущены
Ростов-на-Дону	71-911Е	13	
Самара	71-631 (3-секц.)	10	
Троллейбусы			
Москва	БКМ 321	22	
	СВАРЗ-6275	23	
Санкт-Петербург	БКМ 32100D	25	С протяжённым автономным ходом
	Тролза-5265 «Мегаполис»	6	
	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	10	С протяжённым автономным ходом
	Тролза-5265.08 «Мегаполис»	80	
Березники	Тролза-5265.03 «Мегаполис»	2	С протяжённым автономным ходом
Казань	Тролза-5275.03 «Оптима»	24	
Ковров	Тролза-5275.03 «Оптима»	5	
Майкоп	Тролза-5275.03 «Оптима»	2 (из 5)	
Мурманск	ВМЗ-5298.01 «Авангард»	9	
Новороссийск	Тролза-5265 «Мегаполис»	1	
Саранск	Тролза-5275.03 «Оптима»	30	
Севастополь	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	50	
	Тролза-5265.03 «Мегаполис»	34	С протяжённым автономным ходом
Симферополь	Тролза-5265.03 «Мегаполис»	27	С протяжённым автономным ходом
Симферополь, Алушта	Тролза-5265.05 «Мегаполис»	41	Трассовая модификация. Поставка с октября 2016 г.
Тольятти	БКМ 321	40	
Электробусы			
Иннополис (Татарстан)	КАМАЗ-2257Э	1	
Ростов-на-Дону	КАМАЗ-6282	1	
Тюмень	ЛиАЗ-6274	1	

Участники выставки «ЭлектроТранс 2018»

Eltreco 21

Formula Electric MADI 21

VEM Sachsenwerk, GmbH 21

Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации 21

Алтек, НПГ 21

BARLED (ЛЕД-ТЕХНОЛОГИИ) 22

Белкоммунмаш 22

Бижур Делимон, ООО 22

ГТ-АТС, ООО 22

Донкарб Графит 22

Изолятор, НПО, АО 23

КАМАЗ 23

Кинемак, ООО 23

Международная Ассоциация Метро 23

Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) 24

Муромский стрелочный завод, АО 24

Научно-исследовательский институт Точной Механики, АО 24

НИИЭФА-ЭНЕРГО, ООО 25

НоваКард, АО 25

НПП ЭНЕРГИЯ, ЗАО 25

Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Городской электрический транспорт» (ОООР «ГЭТ») 25

ПК Транспортные системы, ООО 26

Псковский электромашиностроительный завод, АО 26

Современные рельсовые системы, ООО 26

Софрино Электротранспорт, ООО 26

ТКРус-Бас, ЗАО 26

Светосервис ТМ, ООО 26

Сервисный центр Трансгелематика, ООО 27

ТРОЛЗА, ЗАО 27

Черкизовский Завод Метростроя, ООО 27

ЧИСТЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» («CTG»), ГРУППА КОМПАНИЙ 27

Штадлер Минск, ЗАО 27

Электровыпрямитель, ОАО 28

Эльстер Метроника, ООО 28

Энергия, АО 28

Гелиосити, Москва ..... доклад 17 мая

АПСС, Москва ..... доклад 17 мая

Центр Светодиодных технологий НИИАС, Москва ..... доклад 17 мая

НПФ «ЭТНА», Саратов ..... доклад 17 мая

Росинновация, Москва ..... доклад 17 мая

Форвард, Москва ..... доклад 17 мая

КМК, Красноярск ..... доклад 17 мая

Канопус, Челябинск ..... доклад 17 мая

Электротранссервис, Москва ..... доклад 17 мая

ПК ТИ, Москва ..... доклад 17 мая

Инженерный центр - М17, Москва ..... доклад 17 мая

Импортмеханика, Москва ..... доклад 17 мая

НИУ МЭИ, Москва ..... доклад 17 мая

Siemens, департамент Мобильность, Москва ..... доклад 17 мая

Международная Академия Транспорта, Москва ..... доклад 17 мая