

# В ситуации критической — транспорт электрический

## В 12 городах России маршруты троллейбусов и трамваев ликвидированы

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

В Общественной палате РФ прошли общественные слушания на тему: «Развитие городского электрического транспорта в Российской Федерации: проблемы и пути их решения». В них приняли участие порядка 150 специалистов из 40 городов России, где есть городской электротранспорт.

Как подчеркнул член Общественной палаты РФ, вице-президент Союза транспортников России модератор слушаний Евгений Казанцев, такое количество участников палата принимает впервые, и это лишний раз подтверждает актуальность обсуждаемых вопросов, которые напрямую касаются миллионов горожан нашей страны.

### Бывает, что закон... мешает

За время своего существования городской электротранспорт пережил множество реформ. 30% трамвайных систем Российской Федерации были построены силами частных предпринимателей до 1917 года. После революции трамвай, а затем и троллейбус были переданы в систему жилищно-коммунального хозяйства. Так продолжалось до 1992 года, когда практически все трамвайные и троллейбусные хозяйства со всеми их проблемами перешли в ведение муниципалитетов, которые, к сожалению, не имели опыта в строительстве сетей и эксплуатации электрического транспорта. Обновление парка подвижного состава резко сократилось. К минимуму сведена была модернизация инфраструктуры — путевое хозяйство, депо, энергохозяйство. Не решались вопросы выпадающих доходов от перевозки льготных пассажиров, что привело к развалу экономики трамвайных и троллейбусных предприятий, стагнации.

Как показывает статистика, в 67 городах России, где есть городской электрический транспорт, с 1990 года количество трамваев сократилось на 60%, а закупка новых осуществлялась в пределах 9% от необходимого количества. То есть на всю Россию в год приобретались 12 трамваев. Практически не лучше обстояло дело с парком троллейбусов, число которых сократилось на 79%. Их износ составлял 75%, а закупка новых была равна лишь 22 троллейбусам в год на всю Россию. Сократилась и протяженность трамвайных линий на 88%.

В ряде городов, где идет расширение городских территорий, строительство трамвайных и троллейбусных линий за последние десятилетия не ведется вовсе. Взаим электротранспорта обслуживание населения осуществляется на примитивном уровне с использованием микроавтобусов при полном отсутствии комплексного подхода к обеспечению пассажирских перевозок, стандартов качества, обеспечения прав льготных категорий пассажиров, установленных нормами действующего законодательства. Существующая законодательная — нормативная база, регулирующая деятельность трамвайного и троллейбусного транспорта, длительное время не совершенствовалась, не обновлялась.

Один из городов, где сложилась критическая ситуация с общественным транспортом, Белгород. По словам директора МУП «Городской пассажирский транспорт» Игоря Мясличина, финансовое положение предприятия сегодня крайне тяжелое по причине неадекватных действий индивидуальных предпринимателей. Они осуществляют свою деятельность по регулярным маршрутам в городском и пригородном сообщении на территории Белгородской агломерации с многочисленными нарушениями требований федеральных и региональных законов.

— Законы Белгородской области и нормативно-правовые акты органов местного самоуправления, регламентирующие порядок перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользования, этими индивидуальными предпринимателями игнорируются, — отметил Игорь Мясличин. — А вступившие в законную силу судебные решения о признании их деятельности незаконной, противоправной и подлежащей запрету, а также решения УФАС о прекращении и недопущении недобросовестной конкуренции не исполняются.

Предприниматели используют наемный труд водителей без



договора о трудовых отношениях. Заработную плату ежедневно выплачивают «в конвертах». Отчисления в бюджеты и фонды в виде обязательной уплаты налогов и сборов не производят. Более того, нередки случаи, когда за рулем автобусов оказываются граждане сопредельных государств без каких-либо разрешительных документов.

Общая сумма ущерба, нанесенного нелегалами МУП «Городской пассажирский транспорт» в 2015 году, составила более 92 млн руб. Руководство предприятия только за прошлый год направило 528 (!) заявлений и обращений в правоохранительные органы, органы федеральной исполнительной власти, а также в органы местного самоуправления для принятия мер. Но до сих пор каких-либо действий по предотвращению совершаемых преступлений не предпринято.

### От Гиннеса — к минусу

Между тем, как отметил Евгений Казанцев, из 121 города в девяти федеральных округах Российской Федерации, где электротранспорт успешно функционировал ранее, сегодня осталось 110 городов. В 2015 году электрическим транспортом перевезены 6,4 млрд пассажиров, объем пассажирооборота составил 55,4 млрд пассажиро-километров. В то же время автобусами общего пользования в прошлом году перевезены 11,2 млрд пассажиров с пассажирооборотом 117,9 млрд пассажиро-километров.

По подсчетам экспертов, в 2015 году доходы, полученные от работы трамвая и троллейбуса по России в целом, составили 41,9 млрд руб. В том числе от трамвая — 20,4 млрд руб., от троллейбуса — 21,5 млрд руб. Затраты же, связанные с перевозкой пассажиров, равны 74,8 млрд руб. В том числе по трамваю — 36,4 млрд руб., по троллейбусу — 38,4 млрд руб.

— Как видим, разница между доходами и затратами весьма существенная и составляет более 33 млрд руб., — подчеркнул Евгений Казанцев. — В том числе по трамваю — 16 млрд руб., по троллейбусу — 17,3 млрд руб. Сколько из этих потерь компенсируется органами власти, к сожалению, таких данных у нас нет, но я уверен, что далеко не 100%.

Весьма негативную картину представил Евгений Казанцев на примере трамвайной сети Северной столицы России, которая в 90-х годах являлась самой протяженной в мире (I) и была внесена в Книгу рекордов Гиннеса. Но за период с 1995 по 2010 год более 180 км трамвайных путей в Санкт-Петербурге были демонтированы. Процесс разрушения остановили лишь в 2011 году, когда началась разработка соответствующей стратегии развития города до 2030 года.

Серьезной проработки требует и вопрос замены автобусов на электробусы, что позволит снизить уровень загрязнения практически на 45%. В качестве серьезного аргумента Евгений Казанцев привел пагубное влияние на окружающую среду автобуса стандарта Евро-3, который при 14-часовой эксплуатации дает выхлопов столько, сколько 343 легковых автомобиля вместе взятые.

### Рекомендации Минтранса — к исполнению!

— Наша основная задача в том, чтобы обозначить роль городского электрического

транспорта в развитии городского общественного транспорта в целом, — продолжил обсуждение президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) Василий Остряков. — Нам надо доказать, что именно электрический транспорт полезен практически во всех крупных городах страны.

Ухудшение работы городского транспорта, в том числе электрического, влечет за собой ухудшение ситуации в городах. Сжимается рынок труда, население не может свободно выби-

ФАКТ

С 1990 года количество трамваев сократилось на 60%, а закупка новых осуществлялась в пределах 9% от необходимого количества. То есть на всю Россию в год приобретались 12 трамваев. Практически не лучше обстояло дело с парком троллейбусов, число которых сократилось на 79%. Их износ составлял 75%, а закупка новых была равна лишь 22 троллейбусам в год на всю Россию. Сократилась и протяженность трамвайных линий на 88%.

рвать место работы, у предприятия возникает проблема с выбором трудовых ресурсов, падает спрос на товары и услуги из-за невозможности до них добраться, ухудшается эффективность производства, сокращаются налоговые поступления. Современные города должны конкурировать друг с другом, предоставляя качественную инфраструктуру, в том числе транспортную.

— За последние пятнадцать лет маршруты электротранспорта ликвидированы в 12 городах Российской Федерации, — подчеркнул Василий Остряков. — Сегодня в «зоне риска» находятся 19 российских городов, где вот-вот может закрыться движение трамваев и троллейбусов. Во Владивостоке, Калининграде, Челябинске, Липецке и Ростове-на-Дону под угрозой закрытия движение обоих видов электрического транспорта.

В числе объективных причин бедственного положения городского электрического транспорта Василий Остряков назвал несоответствие тарифов на перевозку пассажиров их экономическим обоснованному уровню. Между тем он напомнил, что есть Методические рекомендации по расчету экономической обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенные распоряжением Минтранса России 18 апреля 2013 года, где расчет как раз и произведен.

Большие надежды возлагались на Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

— Как базовый он, конечно, нужен, — прокомментировал Василий Остряков, — но требуется его серьезная доработка. И у нас есть предложения, которые во многом бы улучшили ситуацию. Разработка маршрутной сети должна основываться не только на желаниях перевозчиков, но и на обследовании пассажиропотоков, на результатах математических расчетов по транспортному планированию и моделированию транспортного обеспече-

ния. Маршрутная сеть с нерегулируемым тарифом, которую мы имеем сегодня, образована стихийно, поэтому ее необходимо пересмотреть с учетом максимального использования сохранившейся структуры городского электротранспорта. Она должна стать основой транспортного каркаса городов.

Как было отмечено, в целях технического и технологического развития городского электротранспорта необходимо отнести к ведению Минтранса России не только функции по организации перевозок, но и задачи по строительству и

поддерживать и развивать электротранспорт в полном объеме.

— Следовательно, обновление подвижного состава по-прежнему не предвидится, — отметил Марат Мусин. — Но выход из ситуации есть. Необходимы разработка и внедрение целевой программы, которая была бы направлена на развитие транспортных систем городов — подвижного состава, диспетчеризации, а также принятие отдельного федерального закона, который конкретно касался бы развития городского наземного электрического транспорта и где были бы отражены механизмы его финансирования и развития.

Коллегу из Стерлитамака поддержал генеральный директор ОАО «Кемеровская электротранспортная компания» Евгений Швецов.

— Действительно, в 90-е годы, когда транспорт, по сути, оставался бесхозным, и было принято решение передать его муниципалитетам, абсолютно неподготовленным экономическим для его содержания и развития, — отметил Евгений Швецов. — Сегодня в одиночку муниципалитетам не под силу создать условия для качественного предоставления транспортных услуг населению, профинансировать их так, как предусматривает ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Одной из проблем, с которой сталкиваются предприятия электротранспорта, как подчеркнул Евгений Швецов, является хроническое недофинансирование уже выполненных работ со стороны основного заказчика — муниципального образования. А недофинансирование возникает по двум причинам. Во-первых, планомерно-расчетный тариф, по которому производится оплата, в каждой территории разный и рассчитывается по своему. В большинстве случаев он не соответствует себестоимости перевозок, поскольку муниципалитеты испытывают крайний дефицит денежных средств. Во-вторых, даже та доля, которая оплачивается, оплачивается со значительным опозданием.

— Сейчас во всех крупных городах Урала, Сибири и Дальнего Востока общедоступный транспорт находится в предбанкротном состоянии, — сказал Евгений Швецов. — В этой связи у нас есть предложение: законодательно на федеральном уровне закрепить обязательное использование субъектами РФ, муниципальными образованиями указанных методических рекомендаций при определении цены единицы транспортной работы, предусмотренной муниципальным контрактом в сфере пассажирских перевозок по регулируемым тарифам, а также при определении предельной стоимости одной поездки. При этом использовать документ органами местного самоуправления при расчетах с перевозчиками любых форм собственности за выполняемый муниципальный заказ сделать обязательным.

Вторая важная проблема, о которой рассказал представитель Кузбасса, касалась многолетнего недофинансирования перевозок льготников. При поездках в трамваях и троллейбусах эта категория составляет сегодня более 60% пассажиров. Для российских городов характерна ситуация, когда расходы на их перевозку в полном объеме в бюджеты даже не закладываются. Для формирования объема расходов по этой статье действует усредненный показатель, который равен десяти поездкам одного льготника по

городу в течение месяца. Учет же истинного количества льготных поездок практически не ведется.

— Для исправления ситуации следует опять же законодательно на федеральном уровне предусмотреть в качестве меры социальной поддержки граждан, имеющих право на получение социальных услуг, предоставляемых в виде денежных компенсаций, — отметил Евгений Швецов. — Для этого следует внести поправки в Закон «О государственной социальной помощи» и привести в соответствие с ним региональное законодательство.

И, наконец, третий вопрос, требующий решения, касается формирования действенного механизма контроля за оплатой проезда в общественном транспорте. Сегодня такой механизм практически не работает.

Евгений Швецов весьма красноречиво проиллюстрировал хроническое недофинансирование городского электротранспорта в крупных городах Российской Федерации. В Нижнем Новгороде, к примеру, долги за электроэнергию составили 140 млн руб., что привело к прекращению подачи тяговой электроэнергии предприятию и остановке движения трамваев и троллейбусов в городе с 29 декабря 2015 года. В Кургане долги и недоимки МУП «Городской электротранспорт» достигли 76 млн руб. Запущена процедура банкротства предприятия, и троллейбусное движение в Кургане остановлено. Сумма долгов МУП «ЧелябГЭТ» перед Пенсионным фондом достигла почти 560 млн руб., и ФНС инициировало банкротство челябинского предприятия горэлектротранспорта. Долги за перевозку льготных категорий пассажиров в Новосибирске и Екатеринбурге составили соответственно 90 и 100 млн руб.

### Мы новый, наш трамвай построим...

От имени производителей подвижного состава выступил учредитель и президент ООО «ПК Транспортные системы» Феликс Винокур. Он отметил, что в России выпуск трамвайных вагонов занимают три производителя — это Усть-Катавский вагоностроительный завод, Уралтрансмаш и возглавляемое им ООО «ПК Транспортные системы». В совокупности в 2015 году ими были произведены 32 трамвая. При этом на долю Уралтрансмаша приходится...

### Мы новый, наш трамвай построим...

— И это при том, что они могут пользоваться бюджетными средствами, — возмутился Феликс Винокур. — Я как частный производитель залезть в бюджет не имею возможности. Считаю, что это пример недобросовестной конкуренции. Между тем, сменив гнев на милость, докладчик поведal участникам слушаний о подходе при проектировании и производстве транспортных средств в своей компании. Ориентация делается на комфорт, доступность для всех групп пассажиров, то есть 100%-ную низкую стоимость подвижного состава, энергоэффективность, экологическую безопасность, инновационность. Кстати, относительно инновационности Феликс Винокур сказал:

— Нам есть чем гордиться. Сегодня в Российской Федерации производится самая лучшая в мире и запатентованная нами трамвайная тележка, что позволяет выпускать уникальные машины. Это единственная в мире односторонняя машина со 100%-но низким уровнем пола. Хочу сказать, что в нашей стране, как, пожалуй, нигде в мире, эксплуатируются три типоразмера рельсов. При этом на каждый типоразмер у нас есть соответствующая низкая тележка, что дает нам возможность изготавливать трамваи с низким полом для всех городов Российской Федерации. Пользуясь случаем, хочу сообщить, что в мае 2016 года в Санкт-Петербурге состоится всероссийская премьера трамвайного трехсекционного вагона на двух тележках «Варяг» длиной 21,5 м. А еще наше предприятие проектирует пятисекционную машину длиной 37 м. Так что могу с уверенностью сказать, что мы в России в состоянии производить продукты не хуже, а иногда и лучше зарубежных аналогов.

Вторая важная проблема, о которой рассказал представитель Кузбасса, касалась многолетнего недофинансирования перевозок льготников. При поездках в трамваях и троллейбусах эта категория составляет сегодня более 60% пассажиров. Для российских городов характерна ситуация, когда расходы на их перевозку в полном объеме в бюджеты даже не закладываются. Для формирования объема расходов по этой статье действует усредненный показатель, который равен десяти поездкам одного льготника по

Валерий БУДУМЯН, обозреватель «ТР»

На снимке: демонтаж трамвайных путей в Томске

НОВОСТИ

Санкт-Петербург

### Отдадут в концессию

В Санкт-Петербурге хотят отдать в концессию еще один участок трамвайной сети. Речь идет о проекте создания линии легкорельсового трамвая на юго-западе города, которая в перспективе сможет дойти до Петергофа.

Губернатор города Георгий Полтавченко в своем выступлении перед законодательным собранием объявил, что этот проект будет реализован.

В качестве инвесторов выступят китайские строительные компании, реализующие крупный проект «Балтийская жемчужина» и заинтересованные в повышении его привлекательности, в том числе за счет решения транспортных проблем. Первый участок будущего легкорельса должен пройти от станции метро «Кировский завод» до жилищного массива «Балтийская жемчужина».

Примерная стоимость строительства новой трамвайной линии — 22 млрд руб. Рассматривается возможность продления линии вплоть до Петергофа. При этом предполагается максимально задействовать уже существующие трамвайные пути.

Смоленск

### Выкупили у Москвы

Как сообщается на сайте Смоленского городского совета, директор трамвайно-троллейбусного предприятия Владимир Володченко отчитался о решении вопроса с поставкой в город 10 столичных трамваев. В середине марта стало известно, что город планирует выкупить списанные в Москве вагоны и использовать их по назначению в Смоленске. Хотя изначально речь шла о безвозмездной передаче, за самовывоз требовалось заплатить порядка 10 млн руб.

Как сообщил глава МУТП, деньги переданы, столица обязуется привезти положенные по договору вагоны к маю. За состояние прошедших ремонт трамваев, по словам Владимира Володченко, можно не волноваться — в столице на «капиталку» каждого вагона выделяют в 4-5 раз больше денег, чем в Смоленске.

Правда, теперь встает другой вопрос: как долго продержится «приобретенцы» на городских рельсах, состояние которых оставляет желать лучшего? Кстати, сегодня вся трамвайная сеть города представлена всего 45 действующими вагонами.

Барнаул

### Ремонт выгоден

Горэлектротранс Барнаула провели «круглый стол», посвященный проблемам развития и сохранения электрического транспорта в городе. Обсуждались вопросы, касающиеся оптимизации маршрутной сети, внедрения энергоэффективных технологий на предприятии и организации движения. Особое внимание участники мероприятия уделили вопросу капитально-восстановительного ремонта подвижного состава.

По словам директора Горэлектротранса Александра Семькина, у предприятия есть все необходимые ресурсы и технические возможности для проведения капитального ремонта 10-20 единиц подвижного состава ежегодно. «Предполагаемые затраты на ремонт одной единицы техники составят около 6 млн руб. При этом покупка нового трамвая обойдется в сумму не менее 30 млн», — отметил он.

Первый заместитель главы администрации города по дорожно-благоустроительному комплексу Анатолий Воронков подчеркнул, что у предприятия есть все необходимые ресурсы и мощности, чтобы производить ремонт, надо только определиться с финансированием. Со стороны администрации прорабатывается вопрос включения программы в бюджет 2017 года.

Горэлектротранс и администрация города намерены оптимизировать расходы и наращивать доходы, чтобы не только сохранить электрический транспорт в городе, но и развивать его.

Подготовила Ирина ИВАНОВА