



## **Названы проблемы, мешающие развитию электротранспорта в России.**

Городской электротранспорт России, несмотря на его экономичность и экологичность, сегодня переживает не лучшие времена. Большая часть парка, а также сетей изношена, а несовершенство инфраструктуры побуждает муниципальные власти заменять трамваи и троллейбусы автобусами. Однако при грамотном подходе к делу этого можно избежать - к такому выводу пришли участники круглого стола в выездной редакции "РГ", работающей в рамках 18-го Международного научно-промышленного форума "Великие реки".

Как рассказал президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта Василий Остряков, сегодня отрасль переживает не лучшие времена. Более 60 процентов трамваев и троллейбусов нуждаются в замене. На починку машин финансов нет, а люди работают практически на энтузиазме.

- Хотя сегодня общемировая тенденция такова, что общественный транспорт должен быть бесшумным, экологичным и ходить обособленно, - говорит эксперт, - он при этом должен сочетать скорость, вместимость и безопасность. Кроме того предполагается, что он доставит пассажира до пункта назначения без пересадок из конца в конец города.

Однако мегаполисы России пошли по другому пути. В частности, в Санкт-Петербурге решили отказаться от трамваев и заменить их автобусами, но время показало ошибочность такого решения. В результате сейчас приходится восстанавливать этот вид транспорта.

По словам директора департамента транспорта и связи администрации Нижнего Новгорода Александра Таланина, при разработке комплексной транспортной схемы города приоритет отдается электротранспорту. Но здесь подножку не только ему, но и всему муниципальному транспорту ставят частные перевозчики. Проблема в том, что их крайне трудно контролировать.

Причем, как показало обсуждение, эта беда касается всех городов. Как рассказал гендиректор МУП "Пермгорэлектротранс" Александр Филиппов, они идут путем сокращения дублирующих маршрутов, чтобы не возить воздух, но эту работу сводят на нет нелегальные перевозчики, которые уходят на "денежные" маршруты и ездят фактически параллельно троллейбусам, снимая сливки. При этом они практически не платят налоги. Хотя, например, муниципальное предприятие, перевозя около 20 процентов пассажиров, платит половину всех налогов, поступающих от перевозчиков города.

По словам гендиректора МП "Нижгородэлектротранс" Максима Дранишникова, по объему сетей электротранспорта Нижний Новгород сейчас находится на третьем месте в стране, но при этом выручка ниже, чем, например, в Ижевске на 40 процентов. Причина в том, что на полторы тысячи легальных перевозчиков приходится около тысячи нелегалов.

Аналогичная ситуация и в Набережных Челнах. По мнению гендиректора ООО "Электротранспорт" Рашида Шамсудинова, причина во многом в несовершенстве законодательства, которое сегодня не устанавливает такую конкурентную среду, которая бы

заставила легализоваться всех перевозчиков. И те, у кого сегодня "белая" бухгалтерия, несут убытки.

- Кроме того, - говорит он, - необходимо внести изменения в федеральное законодательство, поскольку сегодня на рынок приходят те, у кого практически нет никакой базы, образно говоря, "с одной ручкой и автобусом". И в тендере, где все решает цена, нормальному перевозчику победить крайне сложно. Поэтому, помимо поправок в законодательство, нужна воля руководства конкретного региона и муниципалитета.

По мнению директора компании "СитиКард" Юрия Рябикова, проблему нелегальных перевозчиков также можно решить, убрав из системы общественного транспорта наличный расчет, оставив только карты и валидаторы. Одновременно нужно убрать кондукторов, оплата труда которых съедает треть выручки муниципальных транспортных предприятий, и ввести более радикальные меры для борьбы с безбилетниками, увеличив штрафы и упростив процедуру составления протоколов.

Также, по мнению участников круглого стола, необходимо предусмотреть ответственность муниципалитетов за содержание сетей для электротранспорта и путевого хозяйства. А еще ввести в законы норму о том, что 30 процентов единиц общественного транспорта в городе должны быть экологически чистыми. Тогда у муниципальных предприятий появились бы средства на обновление парка.

Кстати, как рассказал гендиректор минского "Белкоммунмаша" Владимир Король, у них троллейбусы обновляются каждые семь лет благодаря тому, что в свое время было принято решение ежегодно обновлять 10 процентов парка. И это при том, что сейчас в Минске работает более тысячи троллейбусов и свыше 200 трамваев. Ни о каких нелегалах речи вообще не идет. Частный перевозчик тут же лишится лицензии за малейшую попытку нарушения трафика. По его словам, они работают только "на подвозе". Мало того, в этом году в Минске впервые запустят две линии, на которых будут работать электробусы - своего рода эволюционировавшие троллейбусы, которые могут работать как от проводов, так и от аккумуляторов. Из-за чего маршрут может быть абсолютно любым, вплоть до выезда за город.

Но еще более перспективным белорусы видят разработку принципиально нового вида автономного общественного транспорта на водородной батарее. Но это возможно только при сотрудничестве с Россией, поскольку республике самой такой топливный элемент не осилить. А учитывая грядущий чемпионат мира по футболу 2018 года, когда нужно будет одномоментно развозить большое количество болельщиков, электробусы большой вместимости могли бы стать настоящей палочкой-выручалочкой.

[Ссылка на статью](#)