

Современный трамвай

«Развитая страна – это не та, где у бедных есть машины, а та, где богатые пользуются общественным транспортом»

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Эта крылатая фраза Энрике Пеньялосы, известного урбаниста, экс-мэра колумбийской столицы Боготы как нельзя лучше иллюстрирует мировую тенденцию бурного развития трамвайных и троллейбусных сетей. Так, за последние 30 лет трамвай заново построен более чем в 130 городах мира, включая столицы стран всех экономических и политических систем. Среди них Лондон, Париж, Вашингтон, Мадрид, Стокгольм, Сидней, Стамбул, Тунис, Рабат, Алжир, Пхеньян, Сеул.

Троллейбусный транспорт также переживает ренессанс: троллейбус развивается в 15 городах Швейцарии, ряде городов Австрии, Чехии и Польши, восстанавливается в городах Италии, Испании. Эффективность технологий электротранспорта (высокое качество перевозок при меньших затратах пассажиров и общества) гарантировано подтверждена широкой практикой его внедрения и экспертами Международного союза общественного транспорта.

Ставка на преимущества

Преимущества электротранспорта по сравнению с другими видами наземного транспорта являются:

- отсутствие загрязнения воздуха в местах скопления пассажиров (на остановках и в салоне подвижного состава);
- значительно меньший шум и вибрация при движении, отсутствие профессиональных заболеваний и случаев потери слуха у водителей;
- простота и долговечность подвижного состава благодаря отсутствию коробки передач и других сложных агрегатов;
- плавные и более интенсивные разгон и торможение, возможность движения с большей скоростью сообщения;
- стабильность трассы, уверенность пассажиров в надежности работы транспорта;
- существенно меньшие энергопотери при использовании контактной сети по сравнению с любыми автономными источниками питания (батареи, конденсаторы, автономный ход на дизель-генераторе);
- снижение затрат на городское освещение (часть затрат на содержание опор освещения перекладывается на электротранспорт).

Кроме того, трамвай имеет принципиальные преимущества по сравнению с безрельсовым транспортом, так как обеспечивает:

- движение без затворов – на обособленном полотне;
- максимальную безопасность движения (отсутствие посторонних транспортных средств на основной части пути);
- максимальную скорость движения (благодаря обособленному полотну, безопасности, возможности приоритетного проезда пересечений);
- максимальную производительность труда водителя (возможность перевозки в три-четыре раза большего числа пассажиров одним водителем);
- наименьшие затраты на перевозку одного пассажира (на 30–40% ниже, чем в автобусе) при концентрации пассажиропотока на трамвайных линиях (отмене дублирующих маршрутов).

Осознание значительных объективных преимуществ трамвая и троллейбуса привело к отказу от модели «свободного рынка» и возврату к централизованному планированию городского транспорта в подавляющем большинстве развитых стран мира. К этому призывают и российские специалисты в отрасли ГЭТ, которые констатируют, что

конкуренция на маршруте не только не приводит к росту качества и снижению затрат, но напротив – является основной причиной падения качества и роста затрат населения и бюджета. В отличие от классического товарного рынка, рынок городского транспорта является чисто монопольным: пассажир жестко привязан к своей остановке и ко времени отправления, поэтому всегда вынужден выбирать тот транспорт, который случайно придет первым; при этом пассажир не может заранее оценить качество и безопасность перевозок на конкретном подошедшем автобусе.

Сиомиутная прибыль против качества?

В нашей стране в последние годы возникло множество частных предприятий, которые монополизировали наиболее доходные муниципальные перевозки, не предоставив соответствующего качества и должной безопасности. Сегодня коммерческие перевозчики не желают инвестировать в создание безопасной и удобной для города системы общественного транспорта, а обслуживают лишь наиболее выгодные маршруты, чаще всего дублирующие маршруты электрического транспорта. Во многом эта ситуация – отражение несовершенств в законодательстве. Так,

ФАКТ

За последние 30 лет трамвай заново построен более чем в 130 городах мира, включая столицы стран всех экономических и политических систем. Среди них Лондон, Париж, Вашингтон, Мадрид, Стокгольм, Сидней, Стамбул, Тунис, Рабат, Алжир, Пхеньян, Сеул. Троллейбусный транспорт также переживает ренессанс: троллейбус развивается в 15 городах Швейцарии, ряде городов Австрии, Чехии и Польши, восстанавливается в городах Италии, Испании.

в ФЗ № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам транспортного обеспечения населения отнесено лишь создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Муниципалитетам приходится тратить и без того ограниченные бюджеты на объекты транспортной инфраструктуры и закрывать долги предприятий общественного транспорта, что в итоге ведет к ликвидации в первую очередь удобного и экологически безопасного городского электрического транспорта.

Между тем ухудшение работы городского транспорта влияет на все экономические процессы города и деловую активность населения. Без качественного транспортного обслуживания сжимается рынок труда (население не может свободно выбирать места работы, предприятия получают худший выбор трудовых ресурсов), сбывается спрос на товары и услуги из-за невозможности до них добраться), снижается эффективность производства, падают налоговые поступления.

«Невидимая рука рынка» на городском транспорте не работает: конкуренция на маршруте не только не приводит к росту качества и снижению затрат, но напротив – является основной причиной падения качества и роста затрат населения и бюджета.

При конкуренции «на маршруте» перевозчики невыгодны:

– гарантировать посадку в первый же автобус в часы пик, так как для этого необходимо



закупить в 1,5 раза больше подвижного состава, который совершит всего 1–2 рейса в сутки для комфортного выезда населения в пиковые часы. Итог – пассажиры в пиковые часы простаивают в очередях на остановках десятки минут, вынуждены ежедневно выходить из дома на 30–40 минут раньше, чем необходимо;

– гарантировать расстояние от остановки до зданий до остановок не более 400 метров, так как маршруты вне основных магистралей являются невыгодными

Дождаться ренессанса

Конкуренция на маршруте должна носить цивилизованный характер. Здоровая конкуренция может появиться только путем проведения конкурса на обслуживание маршрутов по расписанию, разработанному регионом (городом), с оплатой транспортной работы (пробега). При этом необходим жесткий контроль соблюдения перевозчиком расписания и трудового законодательства.

В 1930–1950-е годы в развитых странах уже происходили аналогичные процессы: конкуренция на маршруте приводила к «невыгодности» трамвая и троллейбуса при размытии пассажиропотока на дублирующие автобусные маршруты. Однако после ликвидации электротранспорта было установлено, что транспортное обслуживание городов одним лишь автобусом приводит к росту затрат населения и бюджета на 20–30% по сравнению с массовым использованием электротранспорта.

Между тем, если на Западе при ликвидации трамвайных систем (уже признанной ошибочной) транспортная нагрузка хотя бы перераспределялась на новые станции метро или вновь открытые автобусные маршруты, то в России идет процесс исчезновения электротранспорта. При этом даже не просчитываются альтернативные варианты обеспечения транспортной доступности населения. Иными словами, часть обеспечиваемой транспортной сети, которая приходится на электротранспорт, просто приходит в негодность.

В то время как в городах мира, уставших от смога и постоянных пробок, вовремя поняли свою ошибку, и сегодня мир стал свидетелем настоящего трамвайного бума. Один из последних примеров – возобновление после полувекowego перерыва трамвайного движения в Вашингтоне.

Стоит отметить, что пассажиры в российских городах также отдадут предпочтение современному электротранспорту. Этому служат примеры крупных городов, где маршруты, на которые в последнее время был выпущен бесшумный быстрый вместительный и комфортный подвижной состав, сразу становятся более востребованными и эффективными. Что подтверждает готовность горожан пользоваться общественным транспортом при современном уровне качества оказываемой услуги.

Показателен опыт, когда в 2013 году при воссоздании трамвайного маршрута в центре Санкт-Петербурга, обслуживающий который вышли новые трехсекционные трамваи, коммерческие перевозчики, дублирующие трассу маршрута, снизили цену на свои услуги, сделав ее ниже стоимости проезда на трамвае. Несмотря на это, пассажиры предпочли экологичный, безопасный и комфортный трамвай другому виду общественного транспорта.

Без работы над ошибками

В то же время современное состояние российской отрасли ГЭТ таково, что в результате потери государственного управления в сфере городских перевозок, замены «системы жизнеобеспечения» на «систему извлечения прибыли» произошло падение качества обслуживания пассажиров в 67 крупнейших городах, обслуживаемых городским электротранспортом.

Так, за последние 15 лет трамвайное движение ликвидировано в 7 городах: Шахты (2001 год), Архангельск (2004 год), Астрахань (2007 год), Иваново (2008 год), Воронеж (2009 год), Рязань (2010 год), Дзержинск (2016 год). Троллейбусное движение – в 6 городах:

Шахты (2007 год), Архангельск (2008 год), Тюмень (2009 год), Владикавказ (2010 год), Сызрань (2014 год), Каменск-Уральский (2015 год), Курган (2016 год). В еще большем числе городов полностью ликвидированы плановые муниципальные автобусные перевозки. Ликвидация плановых маршрутов означает потерю для пассажиров всех гарантий, которые невыгодны коммерческому перевозчику (выезд в час пик, охват территории, льготы).

Закупка новых трамваев с 2010 по 2015 год осуществлялась по 12 единиц на город, что составляет лишь 9% от необходимой; закупка новых троллейбусов – по 26 единиц на город, что составляет лишь 22% от необходимой.

По сравнению с 1990 годом протяженность трамвайных путей сократилась до 88%. Из них нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции 40%. Это же касается и основной инфраструктуры ГЭТ. Нуждается в ремонте и реконструкции 41% контактной сети. Что касается тяговых подстанций, то здесь процент еще выше – 60. Трамвайное и троллейбусное движение еще в 19 российских городах сегодня находится под угрозой исчезновения.

Эти процессы происходят на фоне очевидных преимуществ электротранспорта, которые демонстрирует современный мировой опыт.

Каковы же причины ликвидации в городах России организованного (обычно муниципального) общественного транспорта, гарантирующего качество и льготы?

Это:

- отсутствие законодательства установленного обязательства, социальной ответственности всех уровней власти гарантировать и контролировать качество транспортного обслуживания и предоставление льгот;
- установление тарифов для граждан (в том числе льготных) ниже себестоимости без доли из бюджета органа власти, установившего заниженные тарифы;
- отсутствие планирования маршрутной сети как гарантии качества транспортного обслуживания населения (с ликвидацией неэффективного дублирования маршрутов);
- отсутствие выделенных путей и обособленных полос движения, позволяющих предоставлять качественное и эффективное транспортное обслуживание независимо от дорожной ситуации;
- отсутствие регионального контроля работы перевозчиков, соблюдения ими параметров маршрутной сети (запрет несанкционированного дублирования);
- отсутствие регионального органа контроля оплаты проезда (штрафы размером не менее двукратной месячной оплаты проезда, возможность доставки нарушителей в ОВД).

В интересах общества и государства

Принятый в июне 2015 года ФЗ № 220 «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» нацелен на решение проблем междугородных автобусных перевозок и совместного использования инфраструктуры автовокзалов и не учитывает специфику городского транспортного планирования. Например, наличие в городах инфраструктуры электротранспорта (пути, контактная сеть), позволяющей на 20–30% снизить себестоимость перевозок и повысить их качество в коридорах, обу-

строенных данной инфраструктурой, путем целенаправленного обслуживания этих маршрутов трамваем и троллейбусом с устранением неэффективного дублирования автобусами.

В целях совершенствования законодательства необходима разработка на федеральном уровне правил или рекомендаций, раскрывающих некоторые статьи закона. Для этого необходимо изложить основные принципы составления документа планирования:

- разработка маршрутной сети должна основываться не столько на желаниях перевозчиков, поданных в виде заявок, сколько на обследованиях пассажиропотоков и результатах математических расчетов по транспортному планированию и моделированию транспортного обеспечения. И призвана не только удовлетворять потребности в перевозке, но и моделировать транспортное поведение жителей городов, то есть транспортную мобильность. Общественный транспорт должен быть четко структурирован. Это позволит более эффективно использовать существующую инфраструктуру, провозную способность транспортных средств и рационально осуществлять субсидирование перевозчиков;

- так как маршрутная сеть с нерегулируемым тарифом образовалась стихийно, маршруты организовывались по трассам действовавших социальных маршрутов, как правило, имевшим большой пассажирский поток и параллельно маршрутам ГЭТ, необходимо пересмотреть всю маршрутную сеть с максимальным использованием сохранившейся инфраструктуры ГЭТ;
- существующая инфраструктура электрического транспорта наряду с метрополитеном должна стать основой транспортного каркаса городов, состоящего из рельсового транспорта (метрополитен, трамвай, ЛРТ);
- необходимо ввести показатели эффективности маршрутной сети с целью создания планирования оптимальных маршрутных сетей, допущения разумного дублирования, основанного на расчетах пассажиропотоков;

- разработать рекомендации или нормативы по определению цены единицы работы, предусмотренной контрактом. Относительно эксплуатации электрического транспорта эта цена должна учитывать инфраструктурную составляющую;
- общественный транспорт, кроме рыночных механизмов, должен быть подвергнут государственному регулированию и контролю.

- необходимо ввести жесткий контроль за работой перевозчиков, исполнением контрактов в части использования типа подвижного состава, количества транспортных средств, качества обслуживания пассажиров, по сбору средств за проезд.
- следует отметить, что городскому электрическому транспорту присуща своя специфика, определяемая его конструктивными особенностями и технологией основных производственных процессов. Наличие собственной транспортной инфраструктуры (пути, тяговое хозяйство) ставит городской электротранспорт в неравные финансово-экономические условия с иными перевозчиками. Регулирование всех перевозок на единых условиях создает конкурентное преимущество автотранспорта перед городским электрическим транспортом.

- в целях технического и технологического развития городского электрического транспорта как подотрасли транспортной отрасли необходимо отнестись к ведению Минтранса России не только функции по организации перевозок, но и задачи по строительству и модернизации инфраструктуры, внедрению современного подвижного состава, новых технологий энергосбережения.

Профессионалы ГЭТ уверены в том, что без создания целевой программы развития городского электрического транспорта, несмотря на востребованность и социальную значимость, отрасль не может возродиться, особенно это касается дотационных регионов.

Программа развития ГЭТ послужит локомотивом развития для предприятий, создающих и способных создавать подвижной состав и оборудование для обслуживания инфраструктуры ГЭТ.

Василий ОСТРЯКОВ, президент МАП ГЭТ, директор петербургского Горэлектротранса (из доклада на Общественных слушаниях в Общественной палате РФ)

На снимках: Современный петербургский трамвай: тёплый, светлый, комфортный; Многие забывают: «Трамвай имеет преимущества»

НОВОСТИ

Москва – Сибири

Первые 5 из 10 поддержанных трамваев, закупленных у Мосгортранса, прибыли из Москвы в Новосибирск. В Сибири ждут еще более 20 списанных в столице вагонов.

«В связи с необходимостью увеличения инвентарного парка вагонов, связанного с предстоящим вводом в эксплуатацию новой трамвайной линии, и с учетом высокой стоимости новых вагонов, было принято решение о приобретении в городе Москве 10 вагонов модели 71–608КМ», – сообщили в пресс-службе мэрии Новосибирска.

Несмотря на солидный возраст – большому количеству вагонов около 18 лет, – все они на ходу, им потребуются лишь небольшие косметические ремонт и покраска.

«Приобретенные вагоны унифицированы по основным узлам и агрегатам с вагонами модели 71–605, массово эксплуатируемыми в Новосибирске, что существенно снижает эксплуатационные затраты и не требует специальной переподготовки водителей и ремонтного персонала», – добавили в пресс-службе.

Мосгортранс списывает старые, но еще исправные вагоны в рамках программы обновления подвижного состава. До конца сентября пять московских трамваев возрастом 19–20 лет должны прибыть в Томск, Омск и Иркутск.

«Метелица» для Краснодара

Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление получило новый трехагонный низкопольный трамвай В85300М «Метелица» от белорусского производителя «Штадлер Минск». Инновационному трамваю предстоит три месяца испытаний в штатном режиме.

Ведущий конструктор «Штадлер Минск» Алексей Ковечкий при передаче трамвая краснодарскому транспортному управлению рассказал, что испытания необходимы для настройки систем трамвая под особенности городских рельсов, климата и предпочтений местного населения.

Трамвай В85300М способен перевозить до 260 пассажиров, из них 61 человек на местах для сидения. Развивает скорость до 75 км/ч. Эксплуатация составов разрешена при температурах от –40 до +40 градусов по Цельсию. Трамвай собираются исключительно из материалов, произведенных в России или Беларуси. Тележка «Метелица», что немало важно, разработана инженерами «Штадлер Минск».

Аналогичные низкопольные трамваи уже прошли приемочные испытания в Москве и Самаре. Однако «Метелица», презентованная Краснодару, имеет серийный проход за счет комплекта сидений 2+1, окрашена в ярко-желтый цвет, оснащена системами навигации и видеонаблюдения в салоне.

По программе лизинга

Столица Крыма получит 51 новый троллейбус, 17 из них будут с увеличенным автономным ходом. Об этом сообщили в пресс-службе администрации Симферополя.

Новые троллейбусы получены по программе некоммерческого лизинга.

В июне 2016 года парк «Крым-троллейбуса» пополнили 14 новых машин Сокольнического вагоностроительного завода СВРЗ-МАЗ, адаптированных с учетом нужд людей с ограниченными возможностями. В 2015 году предприятие получило три низкопольных троллейбуса «Авангард» Вологодского механического завода. Всего у «Крым-троллейбуса» сейчас более 240 троллейбусов.

Масштабное обновление

Жители Евпатории обсудили вместе с чиновниками проект реконструкции городских трамвайных путей и контактной сети и единогласно его утвердили.

Инфраструктуру для городского электротранспорта обновят в рамках федеральной целевой программы по развитию Крыма и Севастополя. Об этом сообщает пресс-служба администрации Евпатории.

Масштабное обновление трамвайной системы Евпатории хотят завершить к 2020 году. Планируется заменить трамвайные линии, контактные подвески и опорные конструкции, организовать двухпутные линии и т. д.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

