

# У электротранспорта есть будущее,

уверен президент МАП ГЭТ Василий Остряков

Трибуна  
руководителя

В ноябре этого года Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) отметила свое 25-летие.

На торжествах, состоявшихся в Санкт-Петербурге, заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул отметил, что все эти годы ассоциация успешно представляет интересы предприятий городского наземного электрического транспорта, ее представители входят в состав комиссий и экспертных советов органов исполнительной и законодательной власти, она активно участвует в совершенствовании отраслевого законодательства, выполняет ряд функций по содействию эффективной работе отрасли.

Об истории ассоциации, сегодняшнем дне и планах на будущее наш разговор с президентом МАП ГЭТ, директором петербургского Горэлектротранса Василием ОСТРЯКОВЫМ.

— **Василий Андреевич, расскажите об истории ассоциации.**

— С момента создания МАП ГЭТ в 1990 году на учредительном съезде в Ижевске в отрасли произошло немало изменений, в том числе и в системе управления. Так, в 1996 году электротранспорт из Министерства жилищно-коммунального хозяйства СССР был передан в ведение Министерства транспорта РФ. Также за эти годы неоднократно менялись тренды в отношении городского электротранспорта: из самого востребованного, популярного и любимого транспорта его пытались «переквалифицировать» в неперспективный и мешающий развитию транспортных систем современных городов. Подчас ассоциация оставалась единственной структурой, в какой-то степени объединявшей предприятия подотрасли ГЭТ.

Сегодня МАП ГЭТ — это 180 предприятий из 8 стран. Среди них 80 эксплуатационных предприятий, 56 производителей подвижного состава, запасных частей и комплектующих.

— **Каковы основные задачи ассоциации и направления ее работы?**

— Главная миссия МАП ГЭТ — обеспечить всеобщее признание и всестороннее развитие ГЭТ в России и странах СНГ, преобразовать городской электротранспорт в коммерчески выгодный и инвестиционно привлекательный. Наша ассоциация

занимается широким кругом вопросов, имеющих большое значение для отрасли. В практику МАП ГЭТ вошло проведение научно-технических и научно-практических конференций и семинаров, в которых все чаще участвуют руководители регионов и городских администраций. Ежегодно при поддержке Министерства транспорта РФ проходят уникальный международный форум по развитию электромобильности и выставка продукции и технологий для электротранспорта «ЭлектроТранс», а также конкурсы профессионального мастерства водителей трамвая и троллейбуса, к которым мы добавили конкурсы для кондукторов, монтеров пути, бригад аварийно-восстановительных служб.

— **В новостях периодически мелькают сообщения о бедственном положении трамвайных и троллейбусных сетей. Как чувствует себя ваша социально-значимая отрасль? В каких условиях приходится работать и выживать предприятиям ГЭТ?**

— Условия работы для многих предприятий нашей отрасли остаются непростыми. Это видно и на примере Санкт-Петербурга. Ленинградская трамвайная сеть в 90-х годах была самой протяженной в мире и даже вошла в Книгу рекордов Гиннесса. Однако в период с 1995 года по 2010-й в городе были демонтированы более 180 км трамвайных путей. В 2011 году этот процесс был остановлен, и в планах транспортного развития города впервые за долгие годы появились перспективы строительства новых трамвайных и троллейбусных линий, а также восстановления старых.

К сожалению, есть и другие примеры. Так, в этом году прекратилось троллейбусное движение в Каменск-Уральском. Оно было открыто 6 ноября 1956 года и закрылось 5 марта 2015-го.

— **Острый и социально значимый вопрос — стоимость проезда на городском транспорте. Насколько предприятия ГЭТ зависимы от тарифной политики и что, на ваш взгляд, нужно совершенствовать в этом плане?**

— Сейчас тарифы устанавливаются решением муниципальных властей.

Нужно понимать, что социальные тарифы оправданы только в случае их адекватной компенсации. Ни одна компания не в состоянии обеспечить произ-



водство своей продукцией, если значительная часть ее расходуется бесплатно или с большими скидками. Иначе получается замкнутый круг: недофинансирование — плохое качество транспортной услуги — снижение пассажиропотока — деградация ГЭТ. Понятно, что в один момент невозможно обновить 70–90% парка подвижного состава, а именно столько трамваев и троллейбусов выработали свой ресурс.

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

”

Во всем мире пассажирский транспорт — дотируемая отрасль. Задача города — обеспечивать жителей транспортом и устанавливать для них удобные, реальные тарифы, чтобы они могли свободно передвигаться, проявлять деловую активность, улучшать экономику города. Нельзя рассматривать транспорт как средство для зарабатывания городом денег. Общественный транспорт — это основа развития и финансово-

Во всем мире пассажирский транспорт — дотируемая отрасль. Задача города — обеспечивать жителей транспортом и устанавливать для них удобные, реальные тарифы, чтобы они могли свободно передвигаться, проявлять деловую активность, улучшать экономику города. Нельзя рассматривать транспорт как средство для зарабатывания городом денег. Общественный транспорт — это основа развития и финансового благополучия города.

На законодательном уровне должно быть четко сформулировано понятие объемов финансирования (оплаты) муниципального заказа как разницы между себестоимостью перевозки пассажиров, определе-

мой по четкому алгоритму, и тарифом на перевозку пассажиров.

Компенсация или субсидия — это форма оплаты выполненной предприятием ГЭТ работы, а не выплата средств на поддержание или содержание предприятия.

— **В чем, на ваш взгляд, главная проблема хронического недофинансирования ГЭТ?**

— Планирование транспорт-

ной работы отнесено к компетенции муниципальных властей, которые уполномочены организовать транспортное обслуживание без уточнения критериев такого обслуживания. На рынке перевозок появилось множество частных автоперевозчиков. Мнение, что они работают более эффективно и способны осуществить весь объем перевозок, не требует из местного бюджета каких-либо средств, ошибочно. Очень часто автобусные маршруты дублируют электрический транспорт, лишают его дохода, при этом не обеспечивая должного качества и безопасности перевозок.

Отнесение функции по организации муниципальных перевозок к исключительной функции муниципальных органов власти привело к хроническому недофинансированию транспортных предприятий, которые попросту вынуждены экономить на содержании и ремонте транспортных средств и инфраструктуре.

Следует законодательно предусмотреть участие регионального и федерального бюджетов в вопросах содержания и развития транспортной инфраструктуры и обновления основных средств, в том числе и для транспортных предприятий частного бизнеса (возможно, путем субсидирования процентов по кредитным и лизинговым займам).

— **Каковы, на ваш взгляд, перспективы развития электротранспорта?**

— Можно обратиться к опыту зарубежных стран, где бурно развивается трамвайное движение. И это свидетельствует о том, что трамвай — единственный вид наземного пассажирского транспорта, который технологически в состоянии обеспечить высокие объемы перевозок при разумных затратах на инвестиции и эксплуатацию.

Очевидность этого подтверждается и недавно проведенным на сайте Минтранса России опросом. Более 90% респондентов высказались за необходимость развития сети трамвая как основного транспортного средства, способного решить как проблему обеспечения перевозок на городских маршрутах, так и, в определенной степени, проблему пропускной способности уличной дорожной сети. Пропускная способность 3-полосной автодороги в городе — 3000 человек в час, по выделенной полосе троллейбуса и автобуса провозная способность составляет до 10 000 человек в час, трамвая — до 20 000–30 000 человек в час. При этом занимаемая площадь уличной дорожной сети для одного пассажира, проезжающего в автомобиле, — 3–6 кв. м, для проезжающего в трамвае — 0,3 кв. м.

Наилучшей стратегией для наших городов, имеющих старую трамвайную сеть, является создание документа планирования, который бы опирался на федеральную программу. Эта программа должна включать в себя долгосрочные цели развития общественного транспорта, обеспечивать приоритет городского электротранспорта и обязывать придерживаться избранной транспортной политики.

— **Летом этого года был принят закон № 220-ФЗ, регулирующий перевозки городским наземным транспортом. Насколько он, на ваш взгляд, поможет формированию правового поля для развития ГЭТ?**

— Мы ждали этот закон, вносили свои предложения. Хорошо, что такой базовый документ появился. Однако совершенствование законодательной базы не заканчивается принятием нового закона. Так, необходимо регламентировать правила построения маршрутной сети, определить стандарты транспортного обслуживания, разработать ключевые показатели использования существующей транспортной инфраструктуры, отразить обязательность их применения.

Кроме того, важный вопрос, требующий законодательного урегулирования, — разграничение полномочий между перевозчиком и заказчиком, закрепление ответственности муниципальных органов власти за несвоевременную оплату выполнения транспортной работы.

Еще одна актуальная тема — регулирование избыточной конкуренции. Именно этот вопрос сегодня является определяющим для всей системы пассажирских перевозок.

— **Понятно. Нужен комплексный подход к решению назревших проблем. Какую последовательность шагов вы предлагаете?**

— Необходима поэтапная реализация комплекса мероприятий по решению существующих проблем. Первое — разработка пакета нормативных документов. Второе — разработка и реализация программы модернизации инфраструктуры и подвижного состава с продлением срока службы на 15–20 лет для плавного перехода отрасли на более современный уровень.

Третье — это организация работы общественного транспорта в городах по единому алгоритму на основе обследования транспортных схем, предусмотренных генеральными планами.

— **Санкт-Петербург можно привести как пример комплексного подхода к решению транспортных проблем. В чем заключается такой подход?**

— Да, власти Петербурга много делают для формирования прогрессивной структуры общественного транспорта. Примером такого подхода может служить разработанная по указанию губернатора Санкт-Петербурга Стратегия развития Санкт-Петербурга до 2030 года. Генеральная цель стратегии — обеспечение стабильного улучшения качества жизни горожан и повышение глобальной конкурентоспособности Санкт-Петербурга на основе реализации национальных приоритетов развития, обеспечения устойчивого экономического роста и использования результатов инновационно-технологической деятельности, в том числе по организации работы общественного транспорта.

— **В последнее время все чаще рассматриваются инвестиционные проекты как способ ускоренного развития городского электрического транспорта. Такие проекты в существующих экономических условиях могут стать катализаторами роста отрасли, восстановления и строительства новых трамвайных путей, развития пригородных территорий и зон перспективной жилой застройки. Как обстоят с этим дела в Петербурге и других городах?**

— В Санкт-Петербурге начинается реализация инвестиционного проекта «Модернизация трамвайных линий в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга». Суть проекта состоит в модернизации и ремонте трамвайных путей, покупке подвижного состава и строительстве депо за счет средств инвестора с дальнейшим возвратом инвестированных средств за счет перевозки пассажиров по трамвайным маршрутам общего пользования, проходящим в Красногвардейском районе. Говоря о других регионах, хочется отметить масштабный проект развития скоростного внеуличного транспорта Московской области. В рамках этой программы планируется строительство вокруг Москвы на основе ГЧП линий легкорельсового скоростного транспорта, которые соединят в единое кольцо основные города Московской области, а также три аэропорта Московской области (Домодедово, Шереметьево, Внуково). В результате реализации проекта в пути между отдельными городами Московской области сократится в 5 раз.

— **Спасибо вам за ответы и за оптимизм! Что бы вы хотели пожелать нашим читателям в канун Нового года?**

— В это сложное и переменчивое время хочется пожелать всем суметь сохранить здоровье, а также душевное равновесие, потому что на самом деле впереди всех наших дел — желанная развлекательная. Будет оно сильным, устойчивым и упрямым — всего можно добиться. Хочу обратить внимание коллег, что сегодня мы живем во время начала больших перемен в отрасли городского электротранспорта. Ну и, конечно, в новом году желаю всем любви, терпения, благополучия и удачи в делах.

Александр БЕЛОВ

На снимках: петербургские троллейбус и трамвай; заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, президент МАП ГЭТ Василий Остряков вместе с ветеранами ассоциации, которые 6 ноября 2015 года дали полуденный выстрел в честь 25-летия МАП ГЭТ

