DOI: 10.17117/na.2016.05.01.159

Поступила (Received): 24.05.2016

<http://ucom.ru/doc/na.2016.05.01.159.pdf>

Милова Е.А.
**Проблемы и тенденции развития городского
электрического транспорта в России,
сравнение с международным опытом**

Milova E.A.
**Issues and trends of Russian urban electric transport,
comparison with international practices**

В статье рассматриваются состояние, проблемы и тенденции развития городского электрического транспорта России; международный опыт развития; пути совершенствования регулирования городского электрического транспорта России

Ключевые слова: городской электрический транспорт, проблемы развития электротранспорта

The article covers the condition of Russian urban electric transport, its problems and trends, approaches to enhance the regulations, compared with the international practices

Key words: urban electric transport, problems of development of electric transport

Милова Екатерина Александровна

Магистрант

Пермский государственный национальный
исследовательский университет

г. Пермь, ул. Букирева, 15

Milova Ekaterina Aleksandrovna

Master

Perm state national research university
Perm, Bukireva st., 15

Городской электрический транспорт – транспорт будущего.

В Российской Федерации, как и в мире, наблюдаются процессы наращивания темпов урбанизации и автомобилизации (рис. 1,2), которые без принятия соответствующих необходимых мер влекут за собой ухудшение качества жизни людей и состояния окружающей среды. Одной из таких мер является совершенствование системы городского пассажирского транспорта, в особенности экологически чистого вида общественного транспорта с большой провозной способностью, каким является электрический транспорт.

По оценкам специалистов, выбросы автотранспорта составляют значительную часть от общих антропогенных выбросов в атмосферу – в среднем 40%, а в Москве, например, около 95%. Задача переоснащения экологически чистыми транспортными средствами городских служб давно уже стала первоочередной во многих мировых столицах.

Помимо проблем экологии, увеличение автомобилей негативно сказывается на экономических показатели муниципалитетов и страны в целом (табл. 1).

Рис. 1. Доля городского населения в общей численности населения (процент)

Рис. 2. Легковые автомобили в собственности граждан, млн

Таблица 1. Ежегодный ущерб, связанный с транспортными задержками из-за заторов

Страна	Россия ¹	США ²	Великобритания ⁴
Ежегодный ущерб, связанный с заторами, млрд.\$	150-177 (7-9% ВВП)	121	6,75
Среднегодовые потери времени в пробках, час.	65-70 ³	34	-
Численность парка, млн. л.а.	37	300	40

¹ – Данные Минтранса России

² – Данные Urban Mobility Report

³ – Оценка по г. Москве

⁴ – Данные INRIX and Centre for Economics and Business Research

Развитие городского электрического транспорта может способствовать решению названных проблем развития современных городов: экологии, заторов, аварийности.

Однако текущее состояние городского электрического транспорта в России указывает на недостаточное внимание к его развитию. Основные показатели состояния и тенденций развития городского электрического транспорта России сведены в таблицу 2.

**Таблица 2. Основные показатели работы
городского электрического транспорта в России**

Наименование	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Число городов, имеющих пассажирское сообщение по видам транспорта, ед.:							
трамвайный	68	68	66	63	61	61	61
троллейбусный	85	87	90	86	85	85	85
метрополитен	6	6	7	7	7	7	7
Среднесписочное число подвижного состава, тыс.:							
трамвайные вагоны	13,3	12,1	10,3	8,8	8,6	8,4	8,3
троллейбусы	13,2	12,2	11,4	11,1	11	11	10,7
метрополитен	5,7	5,8	6,1	6,3	6,5	6,7	7
Протяженность путей сообщения, тыс.км:							
трамвай	3	3	2,8	2,6	2,5	2,5	2,5
троллейбус	4,6	4,8	4,9	4,9	4,8	4,8	4,8
метрополитен	389	405	436	475	485	497	512
Перевезено пассажиров, млн. человек:							
трамвай	7540	7421	4123	2079	2004	1928	1629
троллейбус	8475	8759	4653	2206	2152	2051	1735
метрополитен	4150	4186	3574	3294	3351	3446	3491

Несмотря на всю актуальность и значимость городского электротранспорта показатели его работы и развития значительно снижаются. Анализ показывает, что происходит сокращение количества подвижного состава, протяженности трамвайных и троллейбусных путей. В семи городах России трамвайное сообщение ликвидировано полностью, в шести городах ликвидировано и троллейбусное.

Финансовые результаты работы городского электрического транспорта представлены в Таблице 3.

Таблица 3. Доходы и расходы от перевозок пассажиров, млрд. рублей

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Доходы от перевозки									
Трамвайный	11,0	10,7	11,5	13,2	13,8	14,4	15,0	15,7	18,7
Троллейбусный	12,4	12,1	13,1	14,7	15,0	15,1	16,3	16,6	18,7
Метрополитен	23,0	27,3	32,0	36,2	41,7	48,2	55,5	61,3	64,5
Расходы от перевозки									
Трамвайный	14,6	16,9	18,6	23,4	23,9	25,8	27,5	27,7	30,9
Троллейбусный	15,6	18,8	21,0	25,6	27,4	28,9	31,7	32,8	35,3
Метрополитен	27,9	33,9	39,0	50,4	60,3	70,4	81,8	93,1	92,4
Прибыль, убыток (-) от перевозок пассажирским транспортом									
Трамвайный	-3,6	-6,2	-7,1	-10,2	-10,1	-11,4	-12,5	-12,0	-12,2
Троллейбусный	-3,2	-6,7	-7,9	-10,9	-12,4	-13,8	-15,4	-16,2	-16,6
Метрополитен	-4,9	-6,6	-7,0	-14,2	-18,6	-22,2	-26,3	-31,8	-27,9

Убыточным городской пассажирский транспорт является повсеместно, в том числе в зарубежных странах. Однако причины убыточности и размеры иные, чем в Российской Федерации.

В России Федеральным законом от 6 октября 2003 года №131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» ответственность за работу городского пассажирского транспорта была передана от государства к муниципалитетам.

Но эта передача, к сожалению, не сопровождалась передачей достаточных инвестиционных возможностей. Поэтому муниципалитеты не смогли обеспечить своевременной замены устаревшего парка, как это делало государство в прошлом. Это способствовало ухудшению объемов и качества предоставляемых услуг, о чем свидетельствует статистика.

Следующим важным нормативно-правовым актом в развитии государственного регулирования городского пассажирского транспорта является Федеральный закон N 220-ФЗ "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", принятый 13 июля 2015 года. Закон формулирует основные подходы по организации пассажирских перевозок в городах для всех видов транспорта с учетом размеров транспортных средств. Однако закон не учитывает специфику городского электрического транспорта, его инфраструктурную суть и сложность, и ставит электротранспорт в равные условия с автобусными перевозчиками.

Имеющиеся данные свидетельствуют, что городской пассажирский транспорт является убыточным и в зарубежной практике.

Опыт зарубежных стран показывает, что рыночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают создания развитой и активной системы многостороннего государственного регулирования транспортной деятельности. Даже в тех развитых странах, где свобода предпринимательства рассматривается в качестве основного принципа функционирования и развития экономики, транспортная деятельность является объектом постоянного и часто достаточно жесткого регулирования со стороны государства, правомерность и необходимость существования подобной системы давно признана и транспортниками, и общественностью.

В большинстве зарубежных стран организация функционирования городского пассажирского транспорта является предметом постоянного внимания и забот властей, изыскания средств на его финансирование, включая и инвестиции. К главным целям в области городского пассажирского транспорта относят: обеспечение каждому гражданину возможности реализации его прав на транспортное передвижение по доступным ценам, с качеством обслуживания, соответствующим стандартам; повышение устойчивости функционирования комплекса; сокращение вредного влияния на окружающую среду, повышение безопасности движения и снижение потерь времени пассажиров на передвижение путем улучшения маршрутной сети и расписаний, дорог; стимулирования, особенно в центральных городских зонах, пользования городским пассажирским транспортом вместо личных автомобилей.

Для развития и достижения таких целей созданы механизмы устойчивого финансирования городского пассажирского транспорта, что дает возможность

повышать стандарты качества транспортного обслуживания и уровень безопасности, уменьшать вредное влияние на окружающую среду, сдерживать рост тарифов, расширять льготы на проезд.

1. Эффективное государственное регулирование и финансовая поддержка деятельности городского пассажирского транспорта со стороны муниципальных и местных органов власти, которые находятся в контрактных отношениях с перевозчиками и через которые осуществляется финансирование и выделение субвенций, дотаций и субсидий.

2. Вся деятельность по транспортному обслуживанию населения строго регламентируется законами, положениями и распоряжениями, невыполнение которых предусматривает строгую организационно-административную и финансовую ответственность транспортников, вплоть до расторжения контрактов.

3. Суммы дотаций определяются на нормативной основе и устанавливаются при заключении контрактов. Финансирование затрат перевозчиков, за вычетом доходов от сбора платы за проезд, осуществляется на 50–60 % из местных или муниципальных бюджетов, на 25–30 % – из средств штатов, земель, кантонов, провинций. Остальные средства, предназначенные только для инвестиционных целей, в первую очередь для приобретения транспортных средств, выделяет государственный бюджет.

4. Во многих странах малообеспеченным лицам, которым предоставлены права по льготной оплате стоимости проезда или бесплатному проезду, органы власти выдают проездные карточки (боны, абонементы), стоимость которых оплачивается муниципалитетами, мэриями, органами управления населенных пунктов.

Можно утверждать, что и в российских экономических условиях функционирование и развитие городского электрического транспорта невозможно без принятия комплексных решений, в том числе без четкого эффективного государственного регулирования.

Возрастающая убыточность городского электрического транспорта в Российской Федерации, отсутствие источников финансирования обновления подвижного состава, строительства и ремонта путей сообщения трамвая и троллейбуса, может привести к дальнейшему исчезновению данного вида городского пассажирского транспорта из городов России.

Ряд зарубежных городов пережил опыт, когда ликвидировалось трамвайное сообщение, и затем вкладывались огромные средства в его возвращение. В Вашингтоне трамвайное движение было закрыто 50 лет, вновь запущено в феврале 2016 года.

Для решения проблем исчезновения электрического транспорта в городах России автором сформулированы следующие основные предложения:

1. Разработка отдельных нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность и субсидирование предприятий городского электрического транспорта, так как ввиду наличия собственной дорогостоящей инфраструктуры, тяговых подстанций, рельсовых путей и пр. городской электрический транспорт

имеет существенные финансово-экономические отличия от иных перевозчиков и не может регулироваться в равных условиях;

2. Закрепить на федеральном уровне приоритет развития электрического городского транспорта перед автобусным;

3. Диверсификация источников финансирования, 50-60 % источники муниципальных бюджетов (возмещение текущих затрат), 20 % – региональных бюджетов (возмещение недополученных доходов), и 10-20 % – федеральный бюджет РФ (целевые программы инвестирования в развитие и обновление городского электрического транспорта); 10-5 % – привлечение градообразующих предприятий к целевому инвестированию; 5% – собственные средства предприятий.

Предложенные меры будут способствовать развитию предприятий городского электрического транспорта, а также улучшению качества транспортного обслуживания населения электрическим транспортом.

Список используемых источников:

1. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ (ред. от 15.02.2016) "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации".
2. Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ "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".
3. Ланских В.В., Володькин П.П. Система пассажирских транспортных перевозок в России и за рубежом // Ученые заметки ТОГУ. 2013. Т. 4. С. 1465-1473.
4. Федорова В. Электротранспорт: конкурировать на равных // ИННОВАЦИИ. 2011. № 10. С. 17.
5. Транспорт в России. Госкомстат России. М., 2003.
6. Транспорт и связь в России. 2014. Росстат. М., 2014.
7. Якушина Н.В. Финансирование городского пассажирского транспорта в условиях современной экономики. Дис. кан. экон. наук. М., 2004.
8. Донченко В.В. Транспортные системы городов: от «города для автомобилей» к «городу для людей». Российская практика и зарубежный опыт. URL: <http://www.electrotrans-expo.ru/prog2014>
9. Сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://cbsd.gks.ru>

© 2016, Милова Е.А.

Проблемы и тенденции развития городского электрического транспорта в России, сравнение с международным опытом

© 2016, Milova E.A.

Issues and trends of Russian urban electric transport, comparison with international practices