

К вопросу о стратегии развития горэлектротранспорта в России.

В настоящее время городской общественный транспорт является важнейшим элементом социально-экономической инфраструктуры России. Если в США и Западной Европе доля общественного транспорта в перевозке городского населения не превышает 25%, то в России до 85% населения в городах пользуются городским общественным транспортом. Его устойчивое и эффективное функционирование в значительной степени влияет на социальную обстановку в городах.

Опыт промышленно развитых стран показывает, что возрастающие негативные последствия массовой автомобилизации и связанные с этим экономические и экологические потери (в том числе рост заболеваемости населения) требуют существенного изменения транспортной политики не только в части снижения потребления углеводородов, но и в вопросах обеспечения транспортной мобильности граждан за счёт развития общественных сетей. Создаются соответствующие налогово-тарифные условия и вырабатываются градостроительно-планировочные решения, позволяющие ограничивать использование личных бензиново-дизельных транспортных средств. Выводятся на рынок пусть, и более дорогие, но зато менее чадящие двух-, трёх-, и четырёхколёсные экипажи. Но главным направлением считается создание экологически чистых транспортных систем, в которых удобство, комфортность и стоимость пользования в повседневных нуждах заставляет горожан оставлять автомобили дома.

В России общественный пассажирский транспорт практически до начала 90-х годов прошлого века рассматривался государством как основа удовлетворения потребностей населения в пассажирских перевозках. Государство обеспечивало высокий уровень субсидирования предприятий общественного транспорта, позволявший им устойчиво и в плановом порядке наращивать объёмы пассажирских перевозок, обновлять транспортный парк и объекты инфраструктуры. С начала 70-х годов прошлого века с целью решения проблемы транспортного обслуживания городского населения с наименьшими потерями и с наибольшей эффективностью, а так же во избежание **некомпетентности** при принятии решений, по Постановлению Правительства СССР для всех городов с численностью населения более 250 тысяч жителей разрабатывались **комплексные транспортные схемы, которые после Государственной экспертизы утверждались и становились обязательным проектным документом в части транспортного строительства в городе.**

В настоящее время в России вопросы организации транспортного обслуживания населения находятся в ведении местных администраций. Однако транспортные проблемы часто имеют общие для всех городов корни, а их решение подразумевает наличие определённых архитектурных, градостроительных и эксплуатационных требований и норм. Это особенно актуально для городского электрического транспорта в силу его известных технологических особенностей.

В Российской Федерации городской электрический транспорт функционирует более чем в 110 городах. Привлекательное качество такого транспорта – экологическая чистота (здесь не останавливаемся на недостатках). На долю трамваев и троллейбусов приходится 42% внутригородских перевозок (в некоторых городах - до 60%).

Если оценивать рынок пассажироперевозок горэлектротранспортом, то его ёмкость составляет по троллейбусам – более 31 млрд. руб. в год, а по трамваям – более 24 млрд. руб. в год. Такой объём работы выполняют 6.500 трамваев и 7.800 троллейбусов (именно столько машин находятся на линиях ежедневно). Можно отметить, что в среднем по России один трамвайный вагон перевозит 387 тыс. человек в год, а один троллейбус – 308 тыс. человек в год.

В настоящее время состояние и функционирование горэлектротранспорта характеризуется рядом негативных тенденций, для устранения которых необходимы значительные объёмы капиталовложений, совершенствование нормативно-правовой базы, осуществление институциональных реформ, оздоровление финансового состояния предприятий и усиление государственной поддержки.

В начале 2000-х годов при ликвидации в Минтрансе Управления городского электротранспорта я высказывал (наряду с рядом товарищей) серьёзные опасения, что такой шаг приведёт к негативным последствиям для всей отрасли в целом. По прошествии 10 лет мы убеждаемся в нашей правоте. За это время в общественном электрическом (и, кстати, экологическом) транспорте страны не только не свершился «Великий перелом» в позитивную сторону, но ситуация зашла в инвестиционный тупик - идёт сокращение подвижного состава, новые системы не создаются, нормативная база не обновляется.

К сожалению, даёт себя знать неспособность большинства эксплуатационных предприятий вписаться в условия конкурентной среды.

Исходя из сложившейся ситуации и с учётом крайне ограниченных финансовых ресурсов к числу приоритетных и наиболее актуальных задач, определяющих направление выбираемой **стратегии действий по выводу подотрасли на путь устойчивого развития**, следует отнести следующие:

1. Создание нормативно-законодательного, методического и научно-технического обеспечения процессов функционирования и модернизации городского электрического транспорта.
2. Создание механизма и осуществление комплекса мероприятий, которые обеспечат коренное улучшение технической базы функционирования горэлектротранспорта, повышение безопасности и экономичности подвижного состава.
3. Разработка и осуществление комплекса мероприятий по повышению эффективности использования энергетических, трудовых и иных ресурсов подотрасли.
4. Создание эффективных технологий сбора выручки и безопасной эксплуатации транспортных систем, которые помимо прочего обеспечат с одной стороны минимизацию эксплуатационных затрат, а с другой – максимизацию получаемых доходов. Такие технологии должны позволить вписать эксплуатирующие предприятия подотрасли в конкурентную рыночную среду.
5. Разрешение проблемы эффективного налогообложения и ценообразования на транспорте в такой форме, которая позволит проявиться конкурентным преимуществам транспорта на электрической тяге.
6. Формирование общественной поддержки экологически чистых транспортных систем, которая укажет направление развития общественного транспорта страны.

В успешной реализации эффективной транспортной стратегии заинтересованы многие.

1. В первую очередь это **население страны**, которое своим рублём проголосует за правильные решения.
2. Заинтересованность **государства** выражена в Государственной программе развития транспорта. В части ГПТ стратегия государства декларативна и малопригодна для бизнес – применения (получить финансирование через госпрограмму практически невозможно, а получить финансирование закупок подвижного состава – вообще фантастика).

3. Безусловно, в развитии общественного транспорта заинтересованы **мэрии городов**. «Транспортная стратегия мэра» - элемент градостроительной политики. Градостроительный Кодекс России предписывает учитывать вопросы транспортного обслуживания населения при составлении Генеральных планов развития территорий. Лучшим ответом, обеспечивающим перспективы успешного экономического движения любого муниципального образования с учётом его производительных сил, является комплексная транспортная схема, в которой закладываются и расширение улично – дорожной сети, и размещение объектов транспортной инфраструктуры, и намечается маршрутная сеть. Необходимо дополнить стратегию ответом на вопрос: откуда инвестиции? Если мы найдём ответ и предложим его мэру – можно считать, что рынок наш! (Кстати, ответ на поверхности).

4. В сохранении и развитии рынка Горэлектротранспорта заинтересованы **производители подвижного состава** и комплектующих изделий. Потенциально сегодняшние потребности рынка – примерно 1500 троллейбусов и 600 трамваев в год. Это

составляет по самым скромным оценкам не менее 14 млрд.рублей, а в совокупности с запчастями и изделиями для поддержания энергохозяйства может быть оценено в 20 млрд.руб. Правда состоит в том, что не производители управляют рынком, а рынок (квазимонопольный) демпингует производителей, заставляя их работать на пределе рентабельности и требуя при этом «исполнения особых условий».

Вопрос: нужна ли производителям единая государственная стратегия? Готовы ли они сообща финансировать возрождение и демонополизацию рынка? В чём тот главный интерес, ради которого они отодвинут конкурентную «вражду» и объединятся?

Нахождение позитивного ответа на эти вопросы позволит перевернуть ситуацию и дать мощный толчок развитию профильной под отрасли машиностроения.

5.В развитии горэлектротранспорта могут быть заинтересованы **частные инвесторы**, способные привлечь **ресурсы банков**. Как ни удивительно это звучит, но отрасль объективно привлекательна: ведь каждый день каждая единица подвижного состава привозит **наличные деньги**. Элементарные расчёты показывают, что количества этих денег должно хватать и на эксплуатационную деятельность, и на обновление парка подвижного состава. Необходимо выполнение нескольких условий, среди которых надёжность гарантий и абсолютная прозрачность финансовых потоков. Именно на горэлектротранспорте привлекательной выглядит схема государственно – частного партнёрства, форму которого необходимо отработать и предложить к широкому внедрению.

У каждого из участников транспортного рынка свои интересы и предпочтения.

Так, **население** хочет иметь новый, надёжный и удобный подвижной состав, при этом требует **минимальных тарифов**.

Эксплуатационные предприятия требуют установления таких тарифов, которые позволили бы им покрывать себестоимость перевозок и иметь прибыль, достаточную для обновления подвижного состава.

Мэрии городов с одной стороны за новый и экономичный подвижной состав, а с другой – за минимизацию бюджетных расходов на поддержку транспортных систем.

Кроме всего прочего очевидно противоречие между желаниями приобретать **хороший**, но в то же время **дешёвый** подвижной состав (как всем известно – так не бывает).

Сведение воедино интересов всех участников рынка в условиях острой нехватки ресурсов достаточно проблематично, но, по-видимому, возможно. Глубокая стратегия такого процесса помимо формирования краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей на основе анализа существующего положения обязательно должна содержать такие разделы, как мотивации участников, способы (алгоритмы) решения проблем, состав участников и их роли, процедуры и этапность реализации, прогнозы возможных последствий, механизмы страховки и саморазвития.

Особенно профессионально необходимо проработать разделы, посвящённые привлечению инвестиций.

Сформулированные бизнес-задачи должны быть преобразованы в «Программы действий» по регионам (для учёта их специфики), которые в свою очередь потребуют обеспечения необходимыми ресурсами, в том числе кадровыми.

Да и сама стратегия может быть реализована только при наличии людей, объединённых единой целью и «сидящих в одной лодке».

Есть ли желающие «сесть в лодку»?

Директор НИИ ГЭТ, к.э.н.

Б. К. Кущенко

Член Совета директоров НИИ ГЭТ, к.т.н.

А. Г. Деркач