

К вопросу о модернизации городского общественного транспорта

С. Н. ШИШКАРЕВ, председатель Комитета Государственной думы по транспорту



В комитете Государственной думы по транспорту вопросы развития городского общественного транспорта, организации дорожного движения и обеспечения транспортной мобильности населения давно считаются первоочередными. При этом в качестве наиболее перспективного направления представители комитета рассматривают развитие скоростного легкорельсового транспорта.

Роль городского общественного транспорта в социально-экономическом развитии России сложно переоценить: от его работы зависит качество жизни людей, эффективность отраслей экономики и возможности реализации градостроительного и социально-экономического потенциала городов.

Перспективный электротранспорт

Особое внимание, на наш взгляд, следует обратить на развитие инновационных проектов в сфере общественного транспорта: скоростного трамвая, а также проектов, основанных на совмещении легкорельсового транспорта с метрополитеном. Во многих городах Западной Европы (Вене, Берлине) легкорельсовый транспорт широко распространен: в исторической части с тесной застройкой линии проходят под землей, а ближе к окраинам метро превращается в скоростной наземный трамвай.

Комплексное развитие транспортной сети крупных городов, наблюдаемое в европейских мегаполисах, необходимо взять за основу организации системы дорожного движения в российских городах. Такой подход позволит проводить новые транспортные линии независимо от плотности городской застройки и выводить транспортные потоки за пределы дорожной сети. При этом становятся очевидными такие преимущества скоростного электротранспорта, как его экологичность, пассажироемкость, более высокие по сравнению с другими видами общественного транспорта экономические и эксплуатационные показатели. Скоростной электротранспорт способствует разрешению проблемы пробок и делает передвижение в крупных городах более комфортным и быстрым.

В рамках выездного заседания комитета в Волгограде в апреле этого года мы смогли на практике ознакомиться с работой скоростного трамвая. Испол-

зование этого нового для России вида транспорта обусловлено в данном случае уникальной застройкой города, протянувшегося вдоль Волги более чем на 80 км. Во время поездки мы не просто смогли оценить удобство трамвая, но и получили представление о тех проблемах, которые мешают этому виду транспорта шире распространиться и в Волгограде, и в других крупных городах нашей страны.

Еще одно перспективное направление — развитие городской электрички в некоторых российских городах. Раньше этот вид транспорта помогал связывать промышленные объекты и городские массивы, но снижение активности промышленных предприятий привело к снижению пассажиропотока на этом виде транспорта.

На наш взгляд, сегодня, когда происходит восстановление промышленности, есть смысл по-новому посмотреть на возможность развития городских электричек. В частности, учитывая заинтересованность предприятий, попробовать использовать в восстановлении и модернизации линий городских электропоездов механизмы государственно-частного партнерства.

Кстати, в русле этого направления находится решение мэрии Москвы о развитии так называемого железнодорожного кольца, которое должно быть включено в новую схему транспортного обеспечения населения, что сделает передвижение москвичей более быстрым и комфортным.

Препятствующие факторы

Модернизации общественного транспорта препятствует несовершенство законодательно-правовой базы. Как известно, законопроект «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации», принятый Государственной думой в первом чтении, долгое время не находил поддержки со стороны ряда министерств и ведомств, несмотря на многочисленные просьбы регионов принять данную законода-





тельную инициативу, направленную на наведение порядка в сфере пассажирского транспорта общего пользования. Благодаря усилиям депутатов нашего комитета удалось продолжить работу над законопроектом. Совместно с Минтрансом РФ создана рабочая группа, которая должна в короткие сроки — по крайней мере, до конца весенней сессии — завершить работу по подготовке документа ко второму чтению.

Развитие наземного электрического транспорта тормозят и другие проблемы, в частности отсутствие экономически обоснованных тарифов на пассажирские перевозки, бездействие государства в вопросах борьбы с безбилетниками. Все это приводит к недостатку средств для обновления транспортной системы, в том числе подвижного состава.

Кроме того, налоговая нагрузка предприятий городского электрического транспорта больше, чем у многих организаций автомобильного пассажирского транспорта. Автомобильный общественный транспорт, как правило, работает в условиях упрощенного налогообложения, а налоговые платежи на трамвай, троллейбус оказываются примерно в 10–15 раз выше, чем на автобус.

Сложившаяся ситуация ставит на грань катастрофы многие предприятия электротранспорта и может привести к исчезновению трамвая и троллейбусов с городских улиц. К сожалению, так произошло в Архангельске, Астрахани, Иваново, Воронеже, Шахтах, Тюмени: в этих городах полностью ликвидирован

трамвай, просуществовавший там более 100 лет.

Между тем прекращение деятельности электротранспортных предприятий может вызвать обострение социальной обстановки.

Предложения в законодательной сфере

Комитет Госдумы по транспорту занимается вопросами легкорельсового транспорта, в том числе и скоростного, более 8 лет. Именно усилиями комитета из федерального бюджета были впервые выделены средства на создание линий скоростного трамвая в Санкт-Петербурге.

В декабре 2009 г. комитет обсудил проблемы развития легкорельсового транспорта и вынес рекомендации, которые были приняты и направлены в Правительство РФ, где до сих пор находятся на рассмотрении. Безусловно, от исполнительной власти, министерств и ведомств мы ожидаем большей оперативности в решении такого рода вопросов.

Мы сталкиваемся с тем, что федеральный центр относит проблему городского электрического транспорта к компетенции органов местного самоуправления. Но местные бюджеты часто не в состоянии обеспечить стабильную работу предприятий.

На наш взгляд, для комплексного решения проблем отрасли необходимо разработать проект федерального закона об обеспечении транспортной мобильности населения муниципальных образований, где будут установле-

ны количественные и качественные нормы транспортной мобильности городского населения, приоритетность развития общественного экологического транспорта.

Кроме того, мы предлагаем разработать и включить в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» подпрограмму развития современного городского электрического пассажирского транспорта, в которой оговаривались бы такие вопросы, как бюджетная поддержка приобретения транспортных средств и развитие соответствующей инфраструктуры, в частности легкорельсового транспорта.

Также необходимо принять меры по совершенствованию нормативной базы для создания условий по проектированию и производству подвижного состава, упрощению порядка его сертификации в нашей стране (в данном случае имеется в виду и подвижной состав, разработанный и сертифицированный в европейских странах).

Правительству следует рассмотреть возможность разработки отвечающих современным технико-экономическим требованиям мер государственной поддержки отечественных производителей подвижного электротранспортного состава.

Предложенные шаги способствовали бы постепенной модернизации городского общественного транспорта, а также позволили бы в недалеком будущем снять остроту проблемы обеспечения необходимой транспортной мобильности населения в городах России.