Российский электротранспорт — итоги работы в 2018 году, планы на 2019 год

В рамках статьи поэтапно рассматриваются итоги функционирования предприятий ГЭТ (метрополитены, трамвайно-троллейбусные управления) в 2018 году и первом квартале 2019 года, планы на этот год и на ближайшее будущее, общая ситуация в отрасли, тенденции дальнейшего развития.

Начнём с инфраструктурных изменений. В прошедшем году в городах Российской Федерации открылось более 20 новых станций метро. Подавляющее большинство метровокзалов было возведено в столице. Московский метрополитен принял в эксплуатацию от «Метростроя» 17 станций («Петровский парк», «ЦСКА», «Хорошёвская», «Шелепиха», «Деловой центр», «Окружная», «Верхние Лихоборы», «Селигерская», «Мичуринский проспект», «Озёрная», «Говорово», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино», «Рассказовка», «Беломорская», «Савёловская»), а также 2 электродепо (ТЧ-18 «Солнцево», ТЧ-19 «Лихоборы»). По количеству новых станций метро и эксплуатационных предприятий 2018-й год стал рекордным за всё время работы Московского метрополитена.

Кроме того, две подземные станции («Новокрестовская» и «Беговая») были открыты в Санкт-Петербурге, по одной — в Казани («Дубравная») и Нижнем Новгороде («Стрелка»).

В марте 2018 года в Северной столице был запущен первый маршрут (№8) на заново построенной концессионной трамвайной линии до проспекта Наставников. Второй маршрут (№64) в укороченном варианте заработал в конце года. Пока общая длина маршрутных линий «Транспортной концессионной компании» составляет около 10 км (здесь и далее приводится длина линий в однопутном исчислении), в перспективе же планируется полное воссоздание трамвайной сети Красногвардейского района, а также открытие новой линии по улице Потапова — вместе с трамвайным парком №11. Предварительная дата окончания строительных работ — III квартал 2019 года.

Специально к Чемпионату мира по футболу FIFA в Самаре была введена в эксплуатацию трамвайная линия длиной 4,4 км до нового стадиона «Самара-Арена» с небольшим тоннельным участком.



Стройкомплекс Москвы в 2018 году поставил рекорд по вводу в эксплуатацию объектов метрополитена: 17 станций, 2 электродепо

Также в апреле 2018 года вступила в строй 5-километровая троллейбусная линия в Калуге (продление маршрута №18 до микрорайона Кошелев).

На 2019 год в Москве запланирован пуск 4 станций метро на юге Сокольнической линии и 4 станций новой Некрасовской линии, вместе с электродепо «Руднёво». В Санкт-Петербурге будут открыты 3 станции на южном отрезке линии М5, вместе с метродепо «Южное». Также в Северной столице заканчиваются работы по строительству небольшой (около 3 км) трамвайной линии по Гранитной улице и реконструкции конечной станции «Малая Охта».

В столице Татарстана достраивается продолжение трамвайного маршрута №5 по Большому Казанскому кольцу на участке от Оренбургского тракта до улицы Мидхата Булатова (около 2 км). В Магнитогорске трамвайная линия по проспекту Карла Маркса и улице Зелёный Лог (4,9 км) должна быть запущена ближе к концу года. Также к концу 2019 года должна быть готова новая линия в Перми: трамваи пойдут по центральному участку улицы Революции (3,12 км).

Ещё одна линия электротранспорта скоро появится в Чебоксарах. Ожидается, что движение троллейбусов в микрорайон «Новый город» будет открыто в июне 2019 года. Протяжённость контактной сети троллейбуса в итоге возрастёт на 7,8 км.

Также в этом году должно начаться строительство трамвайного маршрута, который соединит Екатеринбург с городом-спутником Верхняя Пышма. Длина проектируемой линии — 17,9 км, ориентировочная дата открытия — конец 2020 года.

В рассматриваемый нами период было закрыто несколько трамвайных линий в Ангарске. Полностью прекратилось обслуживание пассажиров в Комсомольске-на-Амуре (с 1 октября 2018 г.) и Твери (с 14 ноября 2018 г.). Временно приостанавливалось движение трамваев в Новочеркасске (из-за ремонта рельсового полотна) и Саратове (вследствие сильных снегопадов). В Туле, наоборот, число трамвайных маршрутов с 2019 года возросло: было восстановлено два ранее не обслуживаемых направления.



Новая трамвайная система «Чижик» (Санкт-Петербург) задаёт новые стандарты качественного обслуживания: быстрый и удобный транспорт в стильной окраске, клиентоориентированный подход в создании информационных сервисов

Ухудшение работы троллейбусного транспорта (сокращение маршрутной сети, демонтаж линий) произошло в таких городах как Москва, Белгород, Вологда, Кострома, Краснодар, Орёл, Рязань, Тамбов, Тверь, Уфа. На лето 2019 года запланировано прекращение работы пермских троллейбусов. На грани закрытия либо приостановки движения находятся троллейбусные системы Вологды, Керчи и Твери. Возобновление работы нескольких ранее закрытых троллейбусных маршрутов произошло в Ростове-на-Дону и Тольятти.

Санкт-Петербург, Севастополь и Симферополь продолжили расширять сеть троллейбусных маршрутов за счёт использования машин с протяжённым автономным ходом. Ближе к концу 2018 года троллейбусные маршруты с участками движения за пределами контактной сети появились в Абакане, в первом квартале 2019 года — в Курске, Новокузнецке и Чебоксарах. В других городах (речь о них пойдёт чуть ниже) сделали ставку на полностью автономный электротранспорт — электробусы. И если раньше «электрические автобусы» приходили на испытания либо приобретались поштучно, то в 2018 году началось серийное производство новых транспортных средств, пусть пока и в относительно небольших количествах. Напомним, что, несмотря на автономность, электробусы также требуют инфраструктуру, а именно специальные станции или посты для подзарядки батарей в ночное время (так называемая медленная зарядка) либо на дневных перерывах (быстрая зарядка).

Перейдём к описанию поставок подвижного состава. Информация о новых транспортных средствах, приобретённых в 2018 году и первом квартале 2019 года, сведена в форме таблицы и размещена в конце материала. В 2018 году города РФ получили 652 метровагона, 218 трамваев, 120 троллейбусов и 51 электробус. Большая часть нового транспорта поступила в Москву. Российская столица продолжает использовать для обновления парка контракты жизненного цикла, подразумевающие не только производство, но и обслуживание техники заводом-изготовителем. В 2018 году московские власти объявили о начале массовой закупки электробусов. Пока из намеченных 200 шт. поставлено чуть более 80. Параллельно на конечных станциях и в парках ведётся установка зарядных станций; всего их должно быть 62 шт. Эксперимент с электробусами поддержали Санкт-Петербург и Липецк. Эти города получили 15 транспортных средств с аккумуляторами, рассчитанными на ночную (медленную) зарядку в парках или депо.

Относительно крупные партии трамвайной техники в 2018 году пришли в Волгоград, Казань, Коломну и Магнитогорск. В 2019 году ожидается поступление новых вагонов в Краснодар (31 шт., из них 4 трёхсекционных), Магнитогорск (15 шт.), Новосибирск (10 кузовов для модернизации) и Санкт-Петербург (21 шт., все трёхсекционные). Также на 2019 год запланировано окончание поставки 300 трамвайных вагонов «Витязь-М» для ГУП «Мосгортранс», уже обсуждается заказ новой партии.

Троллейбусный парк в прошлом году наиболее масштабно обновлялся в Севастополе, Тольятти, Санкт-Петербурге и Мурманске. Документально оформленные закупки текущего года отражены в таблице. Помимо них, известно об объявленном аукционе на приобретение ещё 5 машин для Иркутска. Под вопросом поставка 5 новых троллейбусов в Иваново: к объявленному сроку (1 апреля) ни одна машина не прибыла. Также задерживаются либо уже отменены поставки в некоторые другие города. Основная причина задержек — финансовые и организационные проблемы троллейбусных заводов, вызванные низким спросом на продукцию.

Продолжилась передача в регионы бывшей в употреблении московской техники. В течение 2018 года 170 трамваев моделей 71-619К, 71-619КТ, ЛМ-2008 и МТТА-2 были отправлены в Волгоград, Иркутск, Курск, Нижний Новгород, Смоленск, Тулу, Ульяновск, Усолье-Сибирское, Череповец и Ярославль. 12 вагонов 71-619К в марте–апреле 2019 года получило липецкое трамвайное депо. На очереди — Новосибирск, Новочеркасск,

Орёл и Томск (55 вагонов). Также известно о предварительных договорённостях по безвозмездной передаче столичных трамваев Краснодару и Омску.

Выводимые из эксплуатации московские троллейбусы в прошлом году прибыли в Березники, Иваново, Йошкар-Олу, Махачкалу, Орёл, Ростов-на-Дону, Рязань, Ульяновск и Черкесск (всего 133 единицы). Не во всех городах эти машины были введены в строй, что было вызвано как состоянием поставляемой техники, так и финансовыми проблемами транспортных предприятий. Великий Новгород и Петрозаводск смогли обновить свой парк троллейбусами из Санкт-Петербурга (13 и 10 машин соответственно). Рыбинск приобрёл 17 троллейбусов ВМЗ-5298.01 «Авангард»», ранее работавших на казанских маршрутах.

Во многих крупных городах прошли презентации и испытания новой техники. Завод «Уралтрансмаш» в 2018 году показал трамвайные вагоны моделей 71-412 и 71-415, затем они были переданы для обкатки в трамвайные депо Екатеринбурга. Более ранняя разработка предприятия, трёхсекционный вагон модели 71-409-01, поступил на испытания в Казань. Производственная компания «Транспортные системы» также презентовала две новинки — 4-осный трамвай 71-911ЕМ «Львёнок» и 8-осный трёхсекционник 71-934 «Лев». Оба вагона сейчас находятся в Москве, хотя «Львёнок» уже успели оценить по достоинству пермские пассажиры. Трёхсекционный 4-осный трамвай 71-922 «Варяг» всё того же производителя передан в опытную эксплуатацию в Северную столицу.

Завод «ТРОЛЗА» в начале 2019 года организовал большой тур по продвижению своей продукции: обновлённый троллейбус «Мегаполис» в течение двух месяцев побывал в Ростове-на-Дону, Стерлитамаке, Ижевске и Омске. В каждом из городов он работал на маршрутах в течение нескольких дней, в том числе, и в автономном режиме.

Также товар лицом показал новый производитель электротранспорта, Уфимский трамвайно-троллейбусный завод. Низкопольные троллейбусы УТТЗ-6241-10 «Горожанин» отметились в Уфе, Альметьевске, Санкт-Петербурге и Кирове, их высокопольный «собрат» УТТЗ-6241-20 целый год проработал в Пензе.

ПАО «КАМАЗ» в конце 2018 представило троллейбус КАМАЗ-62825 на базе нового унифицированного кузова для пассажирского транспорта. Ещё один опытный троллейбус — на этот раз, с эмблемой «Группы ГАЗ» — был создан из предсерийного экземпляра электробуса ЛиАЗ-6274, но так и не был показан широкой публике.

Холдинг «Бакулин Моторс Групп» выделил для тестовых поездок два электробуса Volgabus-5270E, они побывали примерно в десятке российских городов. В Москве, Московской области и Казани проходили испытания первых электробусов «КАМАЗ-6282» и «ЛиАЗ-6274». Производственная компания «Транспортные системы» на выставке «ЭлектроТранс 2018» представила оригинальный концепт в виде электробуса «Пионер-6218», снабжённого прицепом с аккумуляторными батареями.

Яркие и оригинальные выставочные новинки, к сожалению, часто остаются невостребованными. Общественный транспорт в регионах продолжает финансироваться по остаточному принципу. Предложения по выходу из кризисной ситуации, подготовленные отраслевыми специалистами в 2017 году, в большинстве своём так и не были реализованы, и пассажирский транспорт, в том числе электрический, остаётся заложником сложившегося положения и накопившихся проблем.

Один из главных «камней преткновения» — неравные условия работы



Троллейбус «Мегаполис» с обновлённым экстерьером в начале 2019 года совершил тур по четырём российским городам

Поставки новых транспортных средств в города Российской Федерации

Город	Модель	Поставки 2018 года	Поставки 2019 года (январь–апрель)	Примечание
Вагоны метрополитена				
Москва	81-765/766/767 «Москва» и модификации	522	32	
Санкт-Петербург	81-556.2/557.2/558.2 «НеВа»	6	12	Поставка 2018–2020 гг. (заказано 42 вагона, выпущено 18)
	81-722.1/723.1/724.1	64	16	Поставка 2016–2020 гг. (заказано 200 вагонов, выпущено 128)
	81-722.3/723.3/724.3	60	-	
Екатеринбург	81-717.6/714.6	-	8	
Трамвайные вагоны				
Москва	71-931М «Витязь-М» (3-секц.)	108	более 25	Поставка 2017–2019 гг. (заказано 300 вагонов, выпущено более 250)
Санкт-Петербург	71-931М «Витязь-М» (3-секц.)	8	-	
	Stadler B85600M (3-секц.)	12	-	Для ООО «Транспортная концессионная компания» (заказано 23 вагона)
Волгоград	71-623-03	20	-	Двухсторонняя компоновка
Екатеринбург	71-407-01	5	-	
Казань	71-407-01	20	-	
Коломна	71-407-01	21	-	
Магнитогорск	71-623-02	15	-	
Новосибирск	БКМ 62103	5	-	
Новочеркасск	71-407-01	4	-	
Троллейбусы				
Санкт-Петербург	Тролза-5265.08 «Мегаполис»	15*	-	
	БКМ 32100D	-	9 (из 10)*	
Абакан	ВМЗ-5298.01 «Авангард»	5*	-	
Альметьевск	УТТЗ-6241 «Горожанин»	-	1 (из 10)*	
Иваново	УТТЗ-6241.01 «Горожанин»	-	0 (из 5)	
Иркутск	ВМЗ-5298.01 «Авангард»	5*	0 (из 4)	
Казань	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	1*	-	
Красноярск	Тролза-5275.03 «Оптима»	-	0 (из 7)	Контракт расторгнут
	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	-	1	
Курск	Тролза-5265.08 «Мегаполис»	-	1 (из 5)*	
Майкоп	Тролза-5275.03 «Оптима»	5	-	
Махачкала	ВМЗ-5298.01 «Авангард»	3*	1*	
Мурманск	ВМЗ-5298.01 «Авангард»	13	10	
Новокузнецк	Тролза-5265.08 «Мегаполис»	-	2*	
Подольск	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	1*	0 (из 1)*	
Севастополь	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	50*	-	
Тольятти	БКМ 321	17	-	
Химки	Тролза-5265.02 «Мегаполис»	1*	-	
	Тролза-5265.08 «Мегаполис»	1*	-	
Чебоксары	Тролза-5265.08 «Мегаполис»	-	4 (из 5)*	
Ярославль	ВМЗ-5298.01 «Авангард»	2	7	
Электробусы				
Москва	КАМАЗ-6282	30	26	Заказано 100 шт.
	ЛиАЗ-6274	15	11	Заказано 100 шт.
Санкт-Петербург	Volgabus-5270E	-	10	
Липецк	Volgabus-5270E	5	-	
Ростов-на-Дону	КАМАЗ-6282	1	-	
Тюмень	ЛиАЗ-6274	-	1	Замена ранее полученного экземпляра

** — троллейбусы с функцией протяжённого автономного хода*



Производители электробусов переходят от опытных экземпляров к малосерийному производству

муниципальных и коммерческих перевозчиков. Транспортные предприятия, имеющие собственную инфраструктуру и подвижной состав, и частные компании, владеющие исключительно автопарком или арендующие чужую технику, изначально имеют различные бюджеты и разную финансовую нагрузку, в том числе, налоговую. Однако, согласно законодательству, ко всем перевозчикам применяется единый подход. Переход на нерегулируемые тарифы, позиционирующийся, в том числе, как способ решения проблемы недофинансирования отрасли, также выгоден именно частным автоперевозчикам. Муниципальный транспорт в большинстве городов несёт социальную нагрузку и продолжает работать по фиксированным тарифам.

Тормозом эффективной работы общественного транспорта в крупных городах зачастую выступает сложная дорожная ситуация, когда трамваи, троллейбусы и автобусы больше стоят в заторах, чем работают на линии. Инструменты для решения данной проблемы известны и доступны. Это создание приоритета для маршрутных транспортных средств (выделенные полосы, адаптивные системы светофорного регулирования) и переход на повременную систему оплаты проезда, стимулирующую пользование пассажирским транспортом. Однако, в большинстве муниципалитетов не хотят использовать данные инструменты в силу слабой политической воли и традиционной нехватки средств на необходимые преобразования.

Отсутствие программ по обновлению техники стало причиной тяжёлого положения на предприятиях, её изготавливающих. На Усть-Катавском вагоностроительном заводе из-за недозагрузки производства была пересмотрена система оплаты труда, что привело к массовым протестам сотрудников предприятия и вывело проблему на первые полосы СМИ. Схожая ситуация на заводе «ТРОЛЗА»: из-за отсутствия заказов планируется увольнение до 500 работников. Будущее этих двух предприятий, бывших в советское время основными площадками по выпуску электротранспорта, под вопросом.

Из положительных моментов отметим внедрение современных информационных сервисов, в основу которых положена ориентированность на клиента, то есть — пассажира. Типовое оформление подвижного состава и транспортной инфраструктуры, понятные и удобно расположенные информационные указатели, справочные центры в узловых точках сети, мобильные приложения и сайты с постоянно расширяющимся функционалом — это всё постепенно становится стандартом транспортного обслуживания. В столице вышеперечисленные проекты реализуются в рамках единой системы «Московский транспорт». В Санкт-Петербурге современный подход к информационной подготовке демонстрирует концессионный перевозчик, обслуживающий систему легкорельсового транспорта «Чижик».

Олег Бодня
Фото автора и Игоря Серикова



Муниципальный и коммерческий транспорт в России продолжают конкурировать за пассажира