

# Трамвай выкатывают на дороги

Интерес к городскому электротранспорту, который уже давно используется за рубежом, наконец, появился и в крупных городах России. В частности, вопросами обновления трамвайного парка в текущем году вплотную занялись и власти Екатеринбурга. Стимулом для этого послужила не только разработка современных трамваев местными производителями, но и включение Екатеринбурга в список городов-участников чемпионата мира по футболу 2018 года. Однако, как отмечают участники рынка, бурному развитию данного вида транспорта во всех муниципалитетах региона мешает изношенность инфраструктуры и отсутствие должной рентабельности перевозок.

## Вагоны закрипели

О необходимости развития трамвайной системы в муниципалитетах Свердловской области региональные власти говорят уже не первый год, однако пока ситуация не сильно меняется. На данный момент трамвайный транспорт продолжает функционировать в четырех городах области — в Екатеринбурге, Нижнем Тагиле, Красногуйринске и Волчанске. И, по словам представителей муниципальных предприятий, эксплуатирующих трамваи в городах Свердловской области, проблемы у всех практически одинаковые.

В первую очередь, обновления требует парк трамваев. «Транспорт сильно изношен. Допустим в Екатеринбурге, весь парк трамваев составляет 459 вагонов. Есть и новые трамваи, но средний возраст всего парка составляет 29 лет», — отмечают специалисты комитета по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети администрации Екатеринбурга. Аналогичная ситуация складывается и в Нижнем Тагиле, где из 97 вагонов возраст 61 трамвая — более 20 лет. По оценкам представителей МУП «Трамвайно-троллейбусное управление» (Екатеринбург), изношенность подвижного состава в Екатеринбурге достигает почти 80%. «Многие вагоны прошли капитальный ремонт уже не по разу, и, конечно, свой ресурс многие из них уже перерабатывают», — отмечают на предприятии.

Об аналогичных проблемах физического износа трамваев говорят и в других муниципалитетах. В Красногуйринске, например, из всего трамвайного парка (8 вагонов), в рабочем состоянии остались лишь три, да и те почти тридцатилетнего возраста. Как поясняют в МУП «Городской трамвай», новые трамваи на линии не выходят вовсе из-за постоянных проблем с узлами электроники. «Изда того что из строя выходит электроника, их восстановление приходится проводить при участии специалистов завода-изготовителя. А это требует дополнительных затрат, которые мы себе позволить просто не можем. Поэтому приходится своими силами ремонтировать более старые вагоны и выпускать их в рейсы», — отмечают на предприятии.

Основной проблемой обновления парка эксплуатанты называют отсутствие свободных средств из-за малой рентабельности данного вида транспорта. «Учитывая социальную направленность данного вида транспорта и высокую конкуренцию со стороны автобусов и маршрутных такси, рентабельность перевозок невысока. Сейчас идет разговор об увеличении привлекательности для горожан данного вида транспорта», — отмечают в администрации Екатеринбурга. Как пояснили в комитете по транспорту, речь в частности идет о выделении трамваям отдельных путей, где бы автомобилисты не могли создавать данному транспорту заторы. «Такие методы применяются в частности в Европе и Москве — трамвайные пути обособляются от остального дорожного полотна. На данный момент у нас это реализовано на перегоне по ул.8 Марта в сторону РТИ (трамвайные пути проложены рядом с дорогой). Попытки обособить трамвайные пути мы в текущем году предпринимали и на мосту Челюскинцев — однако появление бордюров, ограждающих трамвай от автомобильного потока, было остропно ГИБДД из-за уменьшения ширины дороги для автомобилей и участившихся аварий», — пояснили в администрации Екатеринбурга.

## Футболом по трамваю

К активному развитию трамвайного транспорта в столице Среднего Урала подтолкнуло включение Екатеринбурга в список городов-участников чемпионата мира по футболу 2018 года. В частности, это заставило подключиться к вопросу обновления трамвайного парка Екатеринбурга областные власти. В октябре текущего года полномочный представитель президента РФ в УрФО Игорь Холманских,



На Урале началось обновление трамвайного парка. ФОТО ЕКАТЕРИНЫ ТИТОВОЙ

губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев и глава администрации Екатеринбурга Александр Яков обсудили с руководством ОАО «Уралтрансмаш» перспективы производства и поставок низкопольных трамваев. Площадкой для диалога завод был выбран не случайно. Дело в том, что исторически «Уралтрансмаш» является единственным предприятием в Урало-Сибирском регионе, которое занимается производством трамваев. Кроме того, все вагоны по основным параметрам унифицированы с вагонами чешского производства, которые исторически в большом количестве представлены в уральских городах. «Это обстоятельство позволяет эксплуатировать и обслуживать вагоны, изготовленные на нашем предприятии с использованием уже действующей инфраструктуры и ремонтной базы городов. Данные вагоны не требуют переподготовки персонала. Стоимость традиционных односторонних трамвайных вагонов на рынке на сегодняшний день колеблется в пределах от 14,5 до 16,8 млн рублей за единицу и зависит от технических требований заказчика», — рассказывают на предприятии.

В результате переговоров глава администрации Екатеринбурга Александр Яков заявил о том, что городские власти планируют закупить современные низкопольные трамваи «Уралтрансмаша» в рамках подготовки транспортной инфраструктуры Екатеринбурга к проведению мероприятий чемпионата мира по футболу в 2018 году. Эти намерения были поддержаны и руководителем региона Евгением Куйвашевым. Региональный бюджет на эти цели выделил городу порядка 65 млн рублей, после чего администрация Екатеринбурга объявила конкурс на закупку 13 новых трамвайных вагонов для городского «Трамвайно-троллейбусного управления» (общая сумма контракта составила 192,4 млн рублей — средства как из муниципального, так и регионального бюджетов).

## Современный — не значит лучший

Сами промышленники уверяют, что для них Екатеринбург традиционно является одним из приоритетных городов. «Вывод на рынок новых видов

трамвайных вагонов сопряжен с рядом сложностей как технического, так и «психологического» характера. В этом смысле города Свердловской области — в первую очередь, Екатеринбург и Нижний Тагил, имеют определенный приоритет, так как испытания новых перспективных моделей трамвайных вагонов проводятся, как правило, в этих городах. Это приносит свои плоды — Екатеринбург лидер по числу эксплуатируемых вагонов производства нашего предприятия, а Нижний Тагил входит в пятерку», — сообщают в «Уралтрансмаше».

Как отмечают в компании, в текущем году завод участвовал в аукционах на поставку вагонов в Орел, Тулу, Краснодар, Таганрог и Нижний Тагил. «Все география наших поставок насчитывает 16 городов. Общее количество отгруженных за все время работы вагонов составляет более 200», — рассказывают на предприятии. Поставки в основном ведутся внутри России. Как рассказали в «Уралтрансмаше», за 13 лет за пределы России завод поставил только два вагона в столицу Узбекистана — Ташкент. «Дело в том, что наши вагоны изначально ориентированы на внутренний рынок. В странах СНГ данный рынок крайне слабо развит. А рынок же дальнего зарубежья разительно отличается от российского как по техническим требованиям (например, по ширине колеи, требованиям к электрооборудованию, сертификации), так и по требованиям к потребительским свойствам (многоосевные вагоны с полностью низким полом)», — отмечают в компании.

На данный момент завод «Уралтрансмаш» занимается производством как классической модели «71-405» — односторонний трамвайный вагон с высоким уровнем пола по всей длине (а также его модификация с опцией автономного хода), так и более перспективными моделями. В частности, «71-407» (односторонний вагон с низким уровнем пола в средней части вагона). Кроме того, сейчас готовится к получению заключения межведомственной комиссии о допуске в серийное производство и новейшая модель трехсекционной сочлененной трамвая с низким уровнем пола по всей площади вагона — «71-409». Данная модель является уникаль-

ной на российском рынке и, как считают на заводе, наиболее перспективной для России. По мнению эксперта по городскому электротранспорту Ивана Соломина, ставшего известным в блогосфере под именем «Екатеринбургский Трамвай — TramEkb», эксплуатация современных низкопольных трамваев в Екатеринбурге будет значительно усложнена. «Действительно, новые низкопольные трамваи нашего производителя и комфортны, и удобны. Однако необходимо понимать, что простое обновление парка трамваев Екатеринбурга или любого другого города, не решит проблему. Данные трамваи просто не смогут передвигаться по современным маршрутам. Дело в том, что современные сочлененные вагоны требуют кривые не менее 25-30 метров. А развязок с более узкими углами, в частности в Екатеринбурге, очень много. А наличие на маршруте хотя бы одной узкой развязки просто не позволит использовать на нем новый трамвай», — поясняет господин Соломин.

## Пути стали направлением

Проблемы с изношенностью путей и контактной сети в муниципалитетах признают. Однако пытаются

## ЕВРОПА ОБОШЛА НА ПОВОРОТЕ

Последние годы ознаменовались в Европе повышенным интересом к развитию трамвайного транспорта. Например, в Великобритании, где в конце 1980-х годов трамваи ходили только в одном городе — Блэкпуле, сейчас трамвайное движение открыто в пяти городах: Манчестере, Бирмингеме, Ноттингеме, Шеффилде и Кройдоне (пригород Лондона). Планы по возрождению трамвайного движения рассматриваются в Ливерпуле и в городском центре Лондона. Появление трамвайных систем в 2004 году состоялось и в Дублине, хотя до этого в Ирландии вовсе не было трамвайного транспорта. В текущем десятилетии во Франции трамваи появились на улицах Бордо, Лиона, Монпелье, Орлеана и еще восьми городов. При этом в 2013 году продолжилось строительство трамвайных систем еще в четырех городах, а проектирование трамвайной инфраструктуры рассматривается еще в трех городах Франции.

По мнению экспертов, развитие трамвайных систем в Европе на данный момент имеет своей целью не только развитие городского транспорта в мегаполисах, но и вывод его в небольшие по численности города. «Допустим, недавно в одном из небольших городов Франции Туре, где проживает немногим более 450 тыс. жителей, за 400 млн евро (около 17,2 млрд рублей) отстроили с нуля 15 км трамвайных линий, поставили 29 станций и закупили 21 комфортабельный вагон Alstom Citadis 402. В России же только начинают понимать необходимость развития городского электротранспорта, и задумываются над тем, что повышенная автомобилизация не спасает транспортную ситуацию в городе, а ухудшает. Однако пока этот вопрос прорабатывается лишь в мегаполисах, где, по сути, началась работа по сохранению трамвайной сети», — отмечает эксперт. Например, в 2011 году в Москве за последние 20 лет начали разработку пяти новых трамвайных линий. По сообщению департамента транспорта Москвы, всего до 2017 года предлагается восстановить 20 км трамвайных линий и построить еще 47 км по новым маршрутам.

## Экономия на транспорте

Что касается ближайших планов, то пока средств в бюджете Среднего Урала нет не только на строительство скоростной железной дороги, но и на компенсацию убытков пригородных железнодорожных перевозчиков. В результате в регионе с 1 сентября 2013 года было сокращено количество пригородных электричек. В том числе сокращено количество вагонов в электричках до Нижнего Тагила.

Напомним, по закону региональные власти обязаны формировать транспортный заказ и устанавливать тарифы на проезд в пригородных поездах. При этом в их обязательства входит 100%-ная компенсация убытков, которые несет перевозчик в результате тарифного регулирования на территории того или иного субъекта РФ. Однако ежегодно суммы, которые закладываются в региональные бюджеты на компенсацию выпадающих доходов, покрывают лишь часть понесенных перевозчиком убытков.

В 2013 году убытки ОАО «Свердловская пригородная компания» прогнозируются в объеме 1,3 млрд рублей, в бюджете предусмотрена компенсация 957,6 млн рублей (73%), непокрытый убыток составит 354,3 млн рублей. «При этом для обеспечения мобильности населения существующая в настоящее время в регионе маршрутная сеть является

решить их постепенным ремонтом путей. Как отмечают представители МУП «Трамвайно-троллейбусное управление» Екатеринбурга, средств на обновление путей катастрофически не хватает. «В год реконструируется порядка 5 км путей (общая протяженность пути составляет более 185 км), хотя необходимо ремонтировать в несколько раз больше. Кроме того, методы реконструкции не инновационные — а те, которыми вся Европа пользовалась еще 15 лет назад — обычный шпальный метод. В развитых странах на сегодняшний день пути строят блочным методом», — рассказывают собеседники «Инфраструктуры». С аналогичными проблемами сталкиваются и в Нижнем Тагиле. По мнению главы Нижнего Тагила Сергея Носова, решением данной проблемы может стать комплексная социальная программа развития города «Тагильский трамвай» (была разработана после заявления Владимира Путина о необходимости развития социальной инфраструктуры города, под нее планируется выделение более 1 млрд рублей). «Это серьезная долгосрочная программа. Мы сегодня закладываем фундамент общественного транспорта города даже не на годы — на десятилетия. Выполнение этой программы позволит нам заглянуть в будущее, привлечь в сферу общественного транспорта Нижнего Тагила новые технологии», — считает господин Носов. Однако подобные примеры участия федерального центра в обновлении транспортной инфраструктуры городов редки.

Для решения проблемы развития городского электротранспорта, в администрации Екатеринбурга сейчас обсуждают вопрос о строительстве новых видов трамвайных путей — екатеринбургского скоростного трамвая. Идея проекта заключается в том, что будущая трамвайная система будет состоять из одной линии с 11 станциями. И не будет связываться с уже существующей системой. Предполагается, что до 2018 года будет построен участок от района «Академический» по улицам Вильгельма де Геннина, Серафимы Державиной, Токаря, до перекрестка с улицей Татищева, где подземная платформа скоростного трамвая будет соединена подземным переходом с вестибюлем станции метро «Татищевская». Главным отличием данного проекта будет полное обособление путей (в том числе частично по эстакаде и под землей). Кроме этого, подвижной состав предполагается как в метро — три вагона с кабинами управления с обоих концов состава, что позволит избежать строительства разворотных колец на конечных станциях. Однако ни стоимость проекта, ни точные сроки его реализации пока не разглашаются. «Сейчас идет расчет стоимости проекта и рассматриваются вопросы о финансировании — будет ли данная ветка строиться только за счет бюджетных средств, либо будут применяться какие-либо формы софинансирования со стороны бизнеса», — пояснил собеседник «Инфраструктуры», знакомый с ходом обсуждения проекта скоростного трамвая.

Игорь Лесовских

(Начало на стр. 13)

160 км в час, на магистрали необходимо реконструировать переезды, спрямить изгибы путей, заменить стрелки, поменять несколько тяговых подстанций и внедрить систему регулирования напряжения, а также оградить участки путей, реконструировать ряд перронов.

Под скоростной магистралью понимают новую специализированную железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями движения до 200 км/ч. С декабря 2009 года скоростное движение по модернизированной инфраструктуре связывает такие регионы, как Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская, Владимирская и Нижегородская области. Скоростные поезда «Аллегро» курсируют между Санкт-Петербургом и Хельсинки, а поезда «Ласточка» — между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом, Москвой и Нижним Новгородом. «Экономические расчеты показывают, что перспективными направлениями для таких линий являются Москва — Санкт-Петербург, Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург с подключением Перми, Уфы и Челябинска. Время движения между соседними агломерациями сократится до 1-1,5 часа. Реализация этих проектов даст толчок экономическому развитию регионов, повысит мобильность населения, а значит и экономическую активность

общества, позволит бизнесу приобрести новые технологии», — заявил господин Мишарин на Международном железнодорожном салоне техники и технологий «Экспо 1520» в сентябре текущего года.

«Организация скоростного движения позволяет обеспечить качественно новый уровень обслуживания и рост пассажирских перевозок между городами. Также сокращение времени нахождения в пути минимум в два раза позволит привлечь дополнительных пассажиров за счет повышения комфорта и качества обслуживания. Однако возможность разработки конкретных проектов в этом направлении зависит от темпов и вектора развития экономики, привлечения инвестиций и многих других факторов», — подчеркнули в пресс-службе СвЖД.

## Стоп-кран для состава

При детальном рассмотрении в проекте скоростного железнодорожного сообщения между Нижним Тагилом и Екатеринбургом были выявлены его слабые стороны. В частности, специалисты областного минтранса, изучив проект, пришли к выводу, что даже при условии максимальной модернизации имеющегося железнодорожного полотна преодолеть расстояние между городами за один час при скорости 160 км/ч будет невозможно. «Максимальную скорость можно развить при движении по прямой линии. Между тем на данном

маршруте много кривых участков — порядка 130 разного радиуса», — пояснил тогда бывший областной министр транспорта Геннадий Маренков. По его словам, даже после модернизации максимальная скорость составов будет составлять лишь 120 км/ч вместо запланированных 160 км/ч.

Много вопросов вызывает и стоимость проекта. Так, реализация самого дешевого из предложенных вариантов модернизации железной дороги оценивалась в 3,4 млрд рублей, при этом было заявлено, что продолжительность пути переезда из Екатеринбурга в Нижний Тагил в этом случае составила бы 60 минут. «Учитывая высокую стоимость реализации проекта, СвЖД не готова инвестировать средства в реконструкцию железнодорожной инфраструктуры. Бюджет Свердловской области также не предполагает выделения средств на эти цели», — сообщили в «Т» в региональном минтрансе. Там также подчеркнули, что согласно подсчетам «реализация проекта может быть экономически не выгодна, поскольку на этом направлении пассажиры отдают предпочтение автомобильному транспорту, который позволяет добраться в пункт назначения быстрее, чем на электричке». Вместе с тем, в свердловском минтрансе не оставляют надежду на реализацию проекта в будущем.

минимально допустимой», — отмечают в СПК. По мнению аналитиков, без скоростного транспортного сообщения Нижний Тагил рискует потерять инвестиционную привлекательность. «Транспортная доступность города, развитие его инфраструктуры тесно связаны с инвестиционной привлекательностью. Плохие дороги увеличивают транспортные издержки предприятий, что, в свою очередь, также снижает конкурентоспособность их продукции», — считает аналитик финансового брокера «Reliance consulting» Михаил Гелштейн.

По оценкам коммерческого директора ИФК «Групп Инвест» Алексея Худякова, сроки окупаемости проекта по организации скоростного железнодорожного сообщения между Екатеринбург и Нижним Тагилом будут слишком большими. «Реализация этого проекта в любом случае потребует больших затрат. Если отдалиться от суммы в 17 млрд рублей, то можно предположить, что сроки окупаемости составят примерно 40-50 лет. Рассматривать другие варианты, когда предполагается время в пути займет у пассажиров больше одного часа, не имеют смысла. Исследования показывают, что сегодня лишь 9% россиян готовы тратить на дорогу от дома до работы по 90 минут», — отмечает господин Худяков.

Ирина Якин