

Липецкий электротранспорт под угрозой

Количество трамвайных и троллейбусных систем в России продолжает сокращаться. Под различными предлогами чиновники сокращают и ликвидируют линии и целые маршрутные сети. О том, как это происходит и кому это может быть выгодно, рассмотрим на примере одного из материалов, вышедшего не так давно в региональной прессе.

21 апреля 2016 года в еженедельнике «АиФ-Черноземье» была опубликована заметка с говорящим названием «В Липецке исчезнут троллейбусы» (адрес материала в сети Интернет — http://www.chr.aif.ru/lip/events/v_lipecke_ischeznut_trolleybusy). Прежде чем дать её краткий анализ, стоит сделать небольшое отступление и подробнее раскрыть суть вопроса.

Липецк — российский город «среднего эшелона» (численность населения — в районе 500 тыс. чел.) с развитой промышленностью, в том числе вредными производствами, среди которых особняком стоит Новолипецкий металлургический комбинат, третий по величине в стране. В советские времена в городе была сформирована обширная сеть электротранспорта. По состоянию на конец 1980-х годов в Липецке работали более 200 трамвайных вагонов на 13 маршрутах и более 80 троллейбусов — тоже на 13 маршрутах. Сейчас в городе эксплуатируется менее 50 трамваев на 5 маршрутах (из них 3 сокращённых) и менее 40 троллейбусов на 5 маршрутах. Как видите, регресс налицо.

Что же пишет местная газета о будущем липецкого электротранспорта? «Департамент транспорта, дорог и благоустройства Липецка продолжает изучать варианты обновления парка городского пассажирского транспорта и оптимизации расходов без вложения дополнительных бюджетных средств». Таким образом, читателя сразу ставят перед фактом: обновление нужно, но город вкладываться в развитие транспортной инфраструктуры не будет, деньги должны придти откуда-то со стороны — при том, что одной из обязательных функций местной власти является развитие пассажирского транспорта и налоги, получаемые от жителей города, должны идти в том числе и на эти цели.

Далее идёт отсылка к мнению специалистов городской администрации: «Проанализировав перевозки автобусом, трамваем и троллейбусом, специалисты сделали заключение, что последний вид подвижного состава является наиболее убыточным, сообщили в пресс-службе мэрии. Так, 96,6% троллейбусов в Липецке имеют сверхнормативный срок эксплуатации. За последние пять лет их количество на улицах города сократилось в 4,2 раза – с 88 единиц до 21 – притом, что существующая сеть рассчитана на 100 троллейбусов». Фактически этим высказыванием специалисты компрометируют сами себя: выходит, что прошедшие 5 лет администрация не работала над развитием городских перевозок, сознательно сокращая численность троллейбусов на липецких улицах.

Напомним, что электротранспорт относится к инфраструктурно затратным видам транспорта. Это означает, что затраты на поддержку и обновление инфраструктуры ложится бременем на предприятие-перевозчика и, соответственно, пассажира. Поэтому не удивителен следующий абзац статьи: «Кроме того, перевозки пассажиров данным видом транспорта наиболее затратны для специализированного муниципального предприятия «Липецкпассажиртранс» — 46,4 рублей в пересчёте на одного платного пассажира (15,8 рублей автобусами и 34,4 рублей трамваем)».

В таких случаях наиболее логичным решением является не дальнейшее сокращение работы электротранспорта, а его дополнительная нагрузка — путём увеличения выпуска, перенаправления маршрутов по наиболее выгодным (с точки зрения пассажиропотока) направлениям. Больше пассажиров — меньше удельная стоимость проезда — выше

выручка предприятия. Но, судя по всему, задача «удержать на плаву» липецкий троллейбус перед чиновниками не ставится, поэтому вместо того, чтобы помочь транспортникам, «специалисты» (наверное, пора уже это слово брать в кавычки) ищут и без проблем находят другие причины, по которым стоит отказаться от троллейбусного движения в городе. И вот они:

«По словам собеседника издания, троллейбус хуже приспособлен к условиям современного города. Он более чем другие виды транспорта чувствителен к состоянию дорожного покрытия, и при необходимости объехать поврежденный участок дороги водителю приходится значительно снижать скорость (до 5 км/ч). Троллейбус не может отклониться от контактной сети более чем на 4,5 метра, что иногда приводит к затруднениям при объезде её повреждений и дорожных заторов». Если этот подход спроецировать на другие виды транспорта, окажется что самым невыгодной будет железная дорога: электровозы в принципе не могут объехать никакие препятствия, а если состояние рельсового полотна РЖД будет такое же, как липецких дорог, то и сходы с путей не заставят себя ждать. Однако, железнодорожный транспорт в Российской Федерации развивается, закупается современная техника, а троллейбусы в отдельных взятых городах деградируют — так, может быть, проблема не в троллейбусах?

«Безусловно, троллейбус самый экологичный вид транспорта, но эффективно работать он может только при полной загрузке линий. Для этого муниципалитету необходимо приобрести 100 новых машин, вложив не менее миллиарда рублей. С учётом региональных планов по строительству воздушного метро, тратить такие средства нецелесообразно», — сообщил первый вице-мэр Липецка Николай Новиков». Этот приём очень часто используется чиновниками: вместо «устаревшего» вида транспорта предлагается что-то ультрасовременное — метрополитен, монорельс, на худой конец — канатная дорога. Итог же обычно плачевен: «устаревший», но хорошо зарекомендовавший себя (в былые времена) вид транспорта исчезает с карты города, новый же так и не появляется: выясняется, что на его возведение требуется гораздо больше средств, чем считалось изначально. Максимум, что делается — проект новой линии (что, кстати, зачастую служит хорошей «кормушкой» для местных и столичных проектных институтов, но это тема отдельного материала).

«Финальный аккорд» материала неприятен и предсказуем: «В итоге профильный департамент мэрии разработал предложения по замене троллейбусов на низкопольные экологически чистые автобусы ЛиАЗ, работающие на сжиженном газе (...) Для этого необходимо приобрести 21 автобус, что потребует 185,3 млн. рублей. Изыскать средства планируют от продажи зданий и сооружений троллейбусного депо, расположенного на Елецком шоссе». Остатки транспортной системы, которую строили в течение 20 лет, в которую вложили свои силы и труд не одно поколение горожан, планируется поменять на 21 автобус с полезным сроком работы 7–10 лет. Это означает, что при той же финансовой политике (вспомним: «без вложения дополнительных бюджетных средств») Липецк уже к середине 2020-х годов — если не раньше — останется вообще без муниципального транспорта.

В чём же причина сложившейся ситуации? Проблемы у электротранспортных предприятий начались ещё в 1990-х, когда было расформировано Министерство жилищно-коммунального хозяйства и государство передало все функции транспортного обслуживания на местный (муниципальный) уровень. Говоря простым языком, страна перестала уделять внимание этой важнейшей отрасли, пустив всё на самотёк, прекратив финансирование, организационную и научную поддержку. Долгое время трамвайные и троллейбусные предприятия работали по инерции, используя запас прочности, заложенный в 1970-1980-е годы, но затем он начал иссякать, в том числе и под действием популистских мер, не подкреплённых соответствующим финансированием — вспомним, к примеру, всё те же 90-е годы, когда бесплатный проезд был больше чем у половины пассажиров.

Постепенно развивался частный извоз. Маршрутки, появившиеся с началом новых экономических реформ, довольно быстро попали в сферы влияния «уважаемых» людей, и стали приносить весьма неплохую прибыль — в частности, из-за чисто номинального налогообложения, «серых» зарплат и никем не подсчитываемой (кроме «своих» людей) выручки. Постепенно в городских структурах сформировались связи, способствующие развитию коммерческого транспорта в ущерб «социальному» (электротранспорт, автобусы большой вместимости).

Ещё одним «лакомым куском» стало имущество транспортных предприятий — территории депо, диспетчерских станций, разворотных колец, тяговых подстанций и т.п. Расположенные в непосредственной близости от жилых кварталов, эти участки удобно использовать под жилую и коммерческую застройку. Собственник у них зачастую один — муниципалитет, а не транспортное предприятие. С чиновниками же всегда можно договориться...

Ситуация в Липецке — не уникальная. Как уже было сказано в начале материала, за последние 25 лет несколько российских городов лишились электротранспорта, в гораздо большем числе населённых пунктов нашей страны системы электротранспорта подверглись значительному сокращению. Не так давно началась — скажем прямо — открытая травля троллейбуса в Москве. Этот вид транспорта нужен пассажирам, за его развитие выступают работники «Мосгортранса» — но столичные власти, несмотря на активные протесты горожан, действуют по своему усмотрению, руководствуясь явно какими-то личными, а не общественными интересами.

Скептики и люди, далёкие от транспортной и политической «кухни», могут назвать вышенаписанное бредом. Такие же слова говорили и в США, когда в прессу просочилась информация о заговоре, направленном на уничтожение электрического транспорта, в первую очередь — трамваев. Тем не менее, впоследствии эти факты подтвердились: стало доподлинно известно, что американские компании General Motors, Firestone Tire, Standard Oil of California и Phillips Petroleum с 1936 по 1950 через подставные компании скупали трамвайные линии и закрывали их, применяя такие «оригинальные» методы, как угрозы, шантаж, обман и подкуп чиновников. Нам, к счастью, глобальное закрытие систем электротранспорта пока не грозит (хотя постепенно дело к этому и идёт), однако на местах зачастую процветают такие же схемы «работы» по расчистке поля для деятельности коммерческих перевозчиков и частных застройщиков.

Итог вышесказанного прост: троллейбусное движение в Липецке закрывают не только и не столько из-за того, что этот вид транспорта городу невыгоден. Наоборот: при хорошем «хозяине» электротранспорт может активно развиваться, и этому есть множество примеров как за рубежом, так и в России. Но, раз в прессе появляются публикации типа той, что приведена выше, значит, такое положение дел кому-то выгодно. Кому и зачем — и должны выяснять местные журналисты. Но гораздо проще просто перепечатать пресс-релиз городской администрации, не вникая вглубь вопроса, и не задавая вместо него другие, более острые и важные...