

Хусаинов Рафик Абдуллович

соискатель Тихоокеанского государственного
университета

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО
ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ
«ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОГО
УПРАВЛЕНИЯ» Г. ХАБАРОВСКА)**

Khusainov Rafik Abdullovich

PhD applicant,
Pacific National University

**THE CURRENT STATE OF
URBAN PASSENGER TRANSPORT
(CASE STUDY OF KHABAROVSK
TRAM AND TROLLEYBUS
DEPARTMENT)**

Аннотация:

В статье рассматривается современное состояние пассажирского транспорта Хабаровска на примере обслуживания населения трамвайным парком, обозначены проблемы данной сферы, связанные с уменьшением численности населения, ухудшением качества перевозок и трамвайного парка. Сделан вывод, что развитие транспортной инфраструктуры города является приоритетным направлением деятельности органов местного самоуправления.

Ключевые слова:

транспортная инфраструктура, услуги общественного транспорта, муниципальное унитарное предприятие, городской пассажирский транспорт, трамвайно-троллейбусное управление, спутниковая система ГЛОНАСС, Хабаровск.

Summary:

The article discusses the current state of the passenger transport of Khabarovsk by case study of the tram depot's services. The author considers the problems associated with the decrease in population, deterioration of service quality and tram depot. It is concluded that the development of the town transport infrastructure is a priority area for the local authorities.

Keywords:

transport infrastructure, public transport service, municipal unitary enterprises, urban passenger transport, Tram and Trolleybus Department, GLONASS satellite system, Khabarovsk.

Развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры является приоритетным направлением социально-экономической политики Хабаровского края. Транспорт создает базовые условия для жизнедеятельности общества, представляя собой важный инструмент достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей, играет важную роль в обеспечении должного функционирования других сфер экономики.

Площадь территории города Хабаровска с пригородами составляет 400 тыс. км². Численность постоянного населения г. Хабаровска (по данным 2015 г.) – 607,213 тыс. чел. [1]. Плотность населения невысока, составляет 1 645,3 жителя на 1 км². Административно город разделен на четыре округа: Центральный (численность постоянного населения – 83,2 тыс. чел.), Южный (205), Железнодорожный (150), Северный (139,9 тыс. чел.) [2, с. 12–18]. Нужно отметить, что за последние 10 лет численность горожан сократилась, общие потери составили 26,6 тыс. чел. Снижение численности населения определяется отрицательным естественным движением, хотя сохраняется положительное сальдо миграции, поскольку юг Дальнего Востока привлекателен для жителей региона [3].

Хабаровск расположен на берегу реки Амур, имеет линейную структуру, протяженность города составляет почти 50 км. Дорожная сеть и жилая застройка также формировались под влиянием общих тенденций развития города. В результате использование общественного транспорта привязывается к необходимости пересечения больших расстояний между различными точками Хабаровска, жилыми и промышленными зонами, местами отдыха и культурно-спортивными объектами. Средняя длина трамвайного маршрута в городе составляет 22 км [4]. Перспективы развития города связывают с созданием радиально-кольцевой структуры, которая обеспечит транспортные связи и разгрузит центр от транзитных перевозок.

В городе Хабаровске функционирует общественный транспорт трех видов: автобусный, трамвайный и троллейбусный. Услуги общественного транспорта в Хабаровске оказывают муниципальные унитарные предприятия и коммерческие автотранспортные перевозчики.

В настоящее время перевозка пассажиров в Хабаровске осуществляется двумя муниципальными унитарными предприятиями (далее – МУП) пассажирского транспорта: МУП г. Хабаровска «ХПАТП № 1» и МУП г. Хабаровска «Трамвайно-троллейбусное управление» (далее – ТТУ).

В настоящее время трамвайный парк рассматривается как основной вид транспорта в городской черте, особенно в утренние и вечерние часы пик. Несомненным преимуществом трам-

ваев относительно других видов городского пассажирского транспорта является наличие отдельной полосы для движения. Кроме того, данный вид транспорта не несет вреда для экологии города, экономичен, безопасен и обладает высокой провозной способностью.

Средняя скорость трамваев, движущихся в общем потоке, в городе Хабаровске по данным отчета ТТУ за 2015 г. составляет 15,35 км/ч, в 1986 г. – 16,1 км/ч [5, с. 37].

Согласно данным муниципального унитарного предприятия города Хабаровска «Трамвайно-троллейбусное управление» износ трамвайного парка в 2010 г. составлял 90,3 %, а в 2015 г. – 100,2 %. За анализируемый период было списано 28 трамваев, приобретено 13 единиц. В то же время стоит подчеркнуть, что до 2010 г. трамваи приобретались со сроком эксплуатации свыше 10 лет, о чем свидетельствуют данные отчета ТТУ за 2015 г. Данные о деятельности ТТУ г. Хабаровска за 2010 и 2015 гг. представлены в таблицах 1, 2.

Таблица 1 – Сведения о деятельности депо № 1, 2 ТТУ города Хабаровска за 2010 и 2015 гг.

Показатель	2010	2015
Протяженность эксплуатационного пассажирского трамвайного пути, км	172,5	112,5
Число трамвайных маршрутов	8	5
Подвижный состав трамваев	93	79

Таблица 2 – Протяженность трамвайных маршрутов

№ маршрута	Описание маршрута	Протяженность, км	Предприятие
1	Железнодорожный вокзал – ХФЗ	31,6	
2	Железнодорожный вокзал – рубероидный завод	28,8	Депо № 1
3	Рубероидный завод – ХФЗ	14,0	Депо № 1
4	38-я школа – Железнодорожный вокзал – питомник им. Лукашова	9,0	Депо № 2
5	Железнодорожный вокзал – пос. им. Кирова	24,4	Депо № 2
6	ул. Лазо – 19-я школа	19,2	Депо № 2
8	Депо № 1 – железнодорожный вокзал	8,5	Депо № 1
9	Пос. Кирова – Депо № 1	37,0	Депо № 1
Общая протяженность маршрутной сети		172,5	

Исходя из данных о качестве подвижного состава трамваев проследим эффективность обслуживания пассажиров (табл. 3).

Таблица 3 – Эффективность обслуживания пассажиров в 2010 и 2015 гг.

Показатель	2010	2015
Число выполненных рейсов, тыс.	166 489,2	164 567,5
в том числе трамваями	92 934	90 478
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	20 837,6	17 165,4
в том числе трамваями	14 884	12 261

Данные таблицы свидетельствуют о том, что за исследуемый период количество перевезенных пассажиров ТТУ сократилось более чем на 3,5 тыс. чел., причем большая часть пришлась на сокращение пассажиропотока трамваев – 2 672 чел. Безусловно, предприятие несет от этого убытки, которые за 2015 г. по МУП г. Хабаровска «ТТУ» составили 29,7 млн р.

Объем пассажирских перевозок с 2010 г. не имеет положительной динамики. Так, в 2010 г. трамвайным парком было перевезено 14,8 тыс. чел., а в 2015 г. – 12,2 тыс. чел. Этот спад объясняется переориентацией пассажиров на пользование коммерческим транспортом.

Особую тревогу вызывает инвентарный парк трамвайных вагонов, принадлежащих МУП г. Хабаровска «ТТУ». На начало 2015 г. общее количество единиц трамвайного парка составило 79 пассажирских вагонов, однако их техническое состояние оставляет желать лучшего.

Проведенный анализ инвентарного парка трамвайных вагонов по данным на 1 января 2015 г. позволил выявить, что общий процент старения составляет 100,2 %. Материалы отчета МУП г. Хабаровска «ТТУ» свидетельствуют о наличии 57 вагонов со сроком эксплуатации свыше 16 лет. 20 вагонов находились на обслуживании маршрутов более 9 лет после капитальных вагоно-ремонтов на Комсомольском-на-Амуре авиационном заводе, то есть свыше гарантийного срока эксплуатации. Время использования еще 18 вагонов превысило гарантийный срок обслуживания, установленный 6-летним периодом.

В связи с этим актуальным является изучение причин невыполнения МУП г. Хабаровска «ТТУ» обязанностей, возложенных на него как на муниципального перевозчика. Согласно данным отчета МУП г. Хабаровска «ТТУ» за 2015 г., сход трамвайного парка по вине предприятия составил 252,75 вагонов, или 223,04 ч (в абсолютном выражении – 1 268,02 вагоно-часов).

Мы изучили качество подвижного состава ТТУ и выяснили, что общее количество трамваев составляет 78 вагонов, однако парк подвижного состава имеет большой процент износа: 59 вагонов (75,6 % от общего количества) эксплуатируются более 20 лет, новых вагонов только 4 (5,1 %). За последние 10 лет для муниципальных предприятий было приобретено 16 трамваев. В 2010–2015 гг. действовала долгосрочная целевая программа «Энергосбережение и повышение энергетической эффективности в городе Хабаровске на 2010–2015 годы», в соответствии с которой за счет бюджета города ежегодно приобреталось два трамвая.

25 августа 2008 г. вышло постановление Правительства Российской Федерации «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» и 14 февраля 2009 г. – Федеральный закон «О навигационной деятельности», которые поставили задачу внедрения технических средств спутниковой навигации ГЛОНАСС на всех транспортных средствах, используемых для перевозки пассажиров и опасных грузов. Реализуя положения этих правовых документов, МУП г. Хабаровска «ТТУ» оборудовало все трамваи специальными датчиками. Работа всего пассажирского транспорта стала контролироваться спутниковой системой ГЛОНАСС. В настоящее время в г. Хабаровске введена и действует диспетчерская система контроля за работой муниципального и коммерческого транспорта. Данные мероприятия позволили диспетчерской службе управления в режиме реального времени отслеживать маршрут движения всех вагонов, мгновенно реагировать на поломки, пробки и дорожно-транспортные происшествия. Введение спутниковой системы навигации позволяет пассажирам контролировать перемещение вагонов по маршрутам. Любой пассажир имеет возможность зайти на официальный сайт администрации города, страницу управления транспортом либо на <http://bus27.ru/> и увидеть, в каком месте находится нужный трамвай любого маршрута и когда он подойдет к нужной остановке.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры г. Хабаровска является приоритетным направлением деятельности муниципальных органов, потому что именно городской пассажирский транспорт играет важную роль в развитии и совершенствовании различных сфер экономики города как образец экологически чистого и производительного вида электротранспорта.

Ссылки и примечания:

1. По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю (http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/ru/statistics/population/).
2. Паспорт города Хабаровска, 1995–2005 годы : стат. сб. Хабаровск, 2006. 428 с.
3. Там же. С. 12–18.
4. Отчет муниципального унитарного предприятия города Хабаровска «Трамвайно-троллейбусное управление» за 2015 год.
5. Ушаков С.С. Транспорт и пассажир. М., 1986. 92 с.

References and notes:

1. According to the Local Agency of Federal State Statistics Service in the Khabarovsk region (http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/ru/statistics/population/).
2. *The passport of the city of Khabarovsk, 1995-2005: stat.* 2006, Khabarovsk, 428 p.
3. *The passport of the city of Khabarovsk, 1995-2005: stat.* 2006, Khabarovsk, 428 p.
4. Report of the municipal unitary enterprise of Khabarovsk «Tram and trolleybus management" for 2015.
5. Ushakov, SS 1986, *Transport and the passenger*, Moscow, 92 p.