



ПО СЛОВАМ ДМИТРИЯ ПЕГОВА, ЗАМЕСТИТЕЛЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА РЖД, КУРИРУЮЩЕГО ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, РОСТ ПЕРЕВОЗОК «ЛАСТОЧКАМИ» В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ СОСТАВИЛ 31% ТОЛЬКО ЗА ПРОШЛЫЙ ГОД

Но по итогам июньской эксплуатации (только за 17 дней этого месяца четыре электропоезда перевезли 178 тыс. пассажиров) позиция региональных властей изменилась: усилиями губернатора Антона Алиханова «Ласточки» остались в регионе. В декабре 2018 года начальник Центра по корпоративному управлению пригородным пассажирским комплексом ОАО РЖД Алексей Белянкин говорил, что летом в Калининграде пассажиропоток увеличился почти на 75%. «На морское побережье стало ездить много пассажиров, потому что они оценили комфортные поезда. Будем стараться, чтобы наша компания в морском направлении, на Светлогорск и Зеленоградск, перешла только на поезда «Ласточка»», — заявил журналистам глава Калининградской пригородной пассажирской компании Кондратий Яковлев.

Идея объединить крупные региональные центры в единый транспортный узел при помощи межрегиональных «Ласточек» есть и в Уральском федеральном округе. Впервые о совместном проекте Свердловской железной дороги и Свердловской пригородной компании заявил замначальника Свердловской железной дороги Алексей Гребенкин 15 ноября 2017 года на форуме TransUral.

Согласно проекту, «Ласточка» свяжет пять крупнейших административных центров Урала — Тюмень, Челябинск, Пермь и Курган. Скоростные поезда повышенной комфортности должны значительно сократить время в пути и обеспечить приток пассажиров с других видов транс-

порта. Согласно расчетам, новыми маршрутами будут пользоваться до 815 тыс. человек в год. Приобретение составов заказчик планирует осуществлять по лизинговой схеме, опробованной в декабре 2018 года Северо-Западной пригородной компанией.

Губернатор Пермского края Максим Решетников, выступая на заседании местного законодательного собрания, анонсировал запуск «Ласточек» на пригородных маршрутах с ноября прошлого года: «На первом этапе всем регионам активно предлагали «Ласточки», и регионы неохотно на это шли. А после чемпионата мира по футболу все выстроились в очередь, и нам пришлось сильно двигать эту очередь, чтобы в ноябре получить поезда».

Министр транспорта Пермского края Николай Уханов рассказал ВГ, что «Ласточки» пришли на смену поездам с истекающими сроками службы и были поставлены на наиболее востребованные направления — маршруты в Кунгур (город в 90 км к юго-востоку от Перми) и Верецагино (130 км к западу от Перми). Министерство уже подвело первые итоги эксплуатации: в ноябре—декабре 2018 года количество пассажиров по сравнению с аналогичным периодом 2017 года на данных направлениях выросло на 24,6%. «Сейчас прорабатывается вопрос по корректировке транспортной схемы Пермского края в части максимально эффективного использования транспортных средств большой провозной способности и повышенной комфортности, которым является «Ласточка», — сообщил Николай Уханов. Речь идет в том

числе и о стыковке по времени прибытия общественного автомобильного транспорта к остановочным пунктам электропоездов.

Северо-Западная пригородная пассажирская компания (СЗППК) начала использовать «Ласточки» уже давно: в первый рейс их отправили еще 1 сентября 2017 года. В новом графике пригородного движения из 312 рейсов «Ласточек» 82 — на Октябрьской железной дороге. Как сообщили в компании, рост пассажирооборота по «Ласточкам» в 2018 году по сравнению с 2017-м составил 48%, что говорит о росте популярности более качественных транспортных услуг среди пассажиров. Доля пассажиров, перевезенных именно «Ласточками», у СЗППК приближается к 20%. Конечно, есть лидеры: треть всех пассажиров перевозится в Выборг, далее следуют Ораниенбаум и Луга. В самом конце прошлого года у компании появился маршрут до Тосно. Особенность четырех «Ласточек», которые будут здесь использоваться (в дополнение к 12 уже эксплуатировавшимся в компании), в том, что впервые компания их приобрела у завода «Уральские локомотивы» по договору финансового лизинга самостоятельно, а не арендовала у РЖД.

В целом по России пригородные железнодорожные перевозки «Ласточками» уже составляют заметную долю. Так, в графике пригородного движения текущего года используется, по информации РЖД, 3738 пар поездов. В переводе с железнодорожного сленга одна пара — это рейс в прямом и обратном направлении. Из них более 8% (312 пар) уже сейчас сформировано составами уральских «Ласточек».

ДУМАЙ О ПАССАЖИРЕ Проблему трансформации пригородного сообщения в скором времени придется решать многим регионам. Только в ближайшие три года из эксплуатации, как напомнил в сентябре 2018 года на парламентских слушаниях в Совете Федерации Дмитрий Пегов, придется вывести более 70% подвижного состава, обслуживающего пригородное сообщение, в связи с истечением срока службы. Уже в нынешнем году для сохранения объемов движения на сеть потребуется более 800 вагонов. С другой стороны, во всех крупных городах идет масштабное строительство жилья, формируются новые районы, которым требуется связь с центром города.

При выборе за или против появления скоростного движения надо учесть много факторов — опираться только на данные о пассажиропотоке при использовании старого подвижного состава не стоит. Надо будет учитывать желание пассажиров, которые, как мы видели, отдают предпочтение современным решениям, надо оценить потенциальные выгоды бюджета. Один из примеров приводил в конце 2017 года на круглом столе «Место пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в решении проблем агломераций» руководитель аналитического блока управления государственных программ и бюджетирова-



ПРЕЗИДЕНТ ЦЕНТРА ЭКОНОМИКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВЛАДИМИР КОСОЙ ГОВОРИТ, ЧТО В КРУПНЫХ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДАХ ПРОТЯЖЕННОСТЬ НАЗЕМНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ, КАК ПРАВИЛО, ПРЕВЫШАЕТ ПРОТЯЖЕННОСТЬ МЕТРО

ния Аналитического центра при правительстве РФ Алексей Сафонов. Расчеты, по его словам, показали, что налоговые отчисления с разницы в зарплатах при маятниковой трудовой миграции (житель пригорода едет в Москву, чтобы получить там более высокую зарплату, чем у себя дома, и, соответственно, платит больше налогов) только по одному району Московской области — Одинцовскому — составляют почти 5 млрд руб. Не надо забывать, что часть своей выросшей зарплаты маятниковый мигрант будет тратить дома, внося вклад в движение к процветанию. Такого рода последствия появления скоростного движения надо иметь в виду. Маятниковая миграция не является исключительной особенностью столичного региона. Например, на общественных слушаниях по проекту «Большого Екатеринбургa» два года назад упоминалось, что доля маятниковых мигрантов практически во всех муниципалитетах Екатеринбургской агломерации (города Арамиль, Березовский, Верхняя Пышма, Екатеринбург, Среднеуральск) превышает 20% от трудового населения.

Для максимизации пассажиропотока, упоминает Борис Лапидус, председатель Объединенного ученого совета ОАО РЖД, бывший вице-президент компании, в своей работе 2017 года о бесшовной транспортной системе, надо иметь в виду, что время перехода от квартиры до станции и время ожидания посадки в транспортное средство пассажиры рассматривают как потерянное время. Поэтому, например, очень важно не только сопряжение по времени разных видов транспорта, но и планировка транспортно-пересадочных узлов. Свежий пример: пассажиропоток станции Нижегородская Московского центрального кольца вырос на 19% после открытия три месяца назад рядом с ней новой пригородной платформы Карачарово. Эта платформа не появилась в октябре, она все время была там — просто ее перенесли ближе на 500 м. Благоустройство перехода еще не завершено, но число пассажиров станции МЦК, действующей уже два года, выросло на одну пятую. ■



КРУПНЫЕ УРАЛЬСКИЕ ГОРОДА ПЛАНИРУЕТСЯ СВЯЗАТЬ ДРУГ С ДРУГОМ МАРШРУТАМИ «ЛАСТОЧЕК»