

→ родских электричек от остальных пассажирских и грузовых перевозок, которые пойдут параллельным графиком. Работы ведутся без прекращения движения, для чего на реконструируемых станциях построены временные деревянные платформы для входа и выхода пассажиров.

Сейчас стройка идет в общей сложности на 66 существующих и новых остановочных пунктах в Москве и Московской области (28 станций на D1 и 38 станций на D2). В частности, до конца года на D1 будет достроена новая станция «Славянский бульвар», капитально реконструированы конечные остановочные пункты маршрута Одинцово и Лобня, а также шесть пригородных платформ: Бакровка, Сетунь, Новодачная, Долгопрудная, Немчиновка и Рабочий поселок. На D2 появится пять новых станций (Курьяново, Щукинская, Волоколамская, Пойма и Остафьево), реконструкцию завершат на станциях Подольск, Нахабино и остановочном пункте Опалиха. В 2020–2021 годах планируется открытие девяти новых остановочных пунктов: на D1 построят ТПУ Дмитровская, Петровско-Разумовская, Илимская, на D2 — Волоколамская, Пойма, Марьяна Роща, Печатники, Курьяново и Котляково.

В ОАО РЖД подчеркивают, что по итогам полной реализации проектов D1 и D2 к 2024 году предусмотрено устройство всех остановочных пунктов в новом стандарте транспортного обслуживания. «Для пассажиров будут обустроены навесы на всю длину платформ, теплые кассовые зоны, закрытый контур пешеходных переходов, статическая и интерактивная навигация, тоннели и пассажирские павильоны будут оснащены лифтами и эскалаторами», — говорится в материалах госкомпании.

ВЫЗОВ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ Решение российских властей реализовать инновационный транспортный проект на территории Московской агломерации стало настоящим ренессансом для отечественных производителей подвижного состава. В отличие от инфраструктурных расходов, распределенных на десятки лет, затраты на закупку электропоездов посчитать легче, что создает прочную коммерческую основу для планирования загрузки машиностроительных производств. На закупку первых 39 новых поездов (15 для D1 и 24 для D2) оператор перевозок по МЦД Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) направила в общей сложности более 20 млрд руб.

Крупный заказ позволил выигравшему конкурс ЦППК «Трансмашхолдингу» специально для МЦД разработать новую модель современного электропоезда ЭГ 2Тв «Иволга 2.0», который полностью собран в России на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ). Для этого на ТВЗ, где



МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ВЫСТРОИЛИ НА ПЛОЩАДИ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА ЦЕЛЫЙ ПАВИЛЬОН, ПОСВЯЩЕННЫЙ МЦД

раньше не выпускали пригородный подвижной состав, создали новый конвейер для серийного производства полностью отечественных электропоездов и построили новую испытательную станцию с высоковольтной линией контактной сети (см. интервью с генеральным директором ТВЗ Андреем Соловьевом на стр. 8).

Новая «Иволга» отвечает всем современным требованиям к подвижному составу в условиях городских перевозок, а по некоторым параметрам даже превосходит аналоги крупнейших мировых производителей. «Иволга 2.0» имеет эффектный современный внешний вид, обладает

улучшенными скоростными характеристиками с учетом частых и коротких остановок, широкими дверными проемами, расположенными ближе к середине вагона, что ускоряет время входа и выхода пассажиров на 15%.

Московские власти подчеркивают, что поезда будут обеспечивать высший на сегодня уровень комфорта для пассажиров. Отсутствие тамбура и сквозной проход между вагонами обеспечивают комфортный проезд даже в часы пик, все вагоны оснащены системами климат-контроля, обеззараживания воздуха и адаптивного освещения, USB-розетки теперь расположены в каждом пассажирском кресле (их более 490 в семивагонном составе). Конструкция поезда позволяет адаптировать салон под

различные задачи перевозчиков: модульный принцип организации интерьера предусматривает опции по установке в вагонах креплений для велосипедов, дополнительные багажные полки или вендинговых автоматов (подробнее о поезде «Иволга 2.0» см. материалы на стр. 10).

СИНХРОННЫЙ ПУСК Запуск пассажирского движения по первым МЦД будет происходить постепенно. На самом первом этапе график движения на маршрутах D1 и D2 будет лишь максимально приближенным к тактовому, но пассажиры не должны заметить существенную разницу. Интервалы между электропоездами в часы пик не будут превышать 5–6 минут, но вместе с

«ЦЕНА НА БИЛЕТ ДАЛЕКО НЕ САМЫЙ ГЛАВНЫЙ ФАКТОР»

Новые электропоезда «Иволга» оснащены цифровыми счетчиками пассажиров в дверях вагонов, что поможет перевозчикам видеть реальную статистику пассажиропотока и точное число зайцев. Эта нехитрая IT-технология может оказаться ключом к решению проблемы финансирования пригородных перевозок в регионах России, полагает председатель Общероссийского объединения пассажиров ИЛЬЯ ЗОТОВ.



BUSINESS GUIDE: Чем занимается ваша организация?

ИЛЬЯ ЗОТОВ: Общероссийское объединение пассажиров занимается защитой прав пассажиров на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры: мы выявляем места и ситуации, где граждане сталкиваются с проблемами при пользовании общественным транспортом. Мы сами собираем и обращения, и жалобы пассажиров, анализируем их и обнаруживаем те пробелы в нормативной базе, в которые можно принять поправки и этих жалоб в будущем избежать. Далее с этими предложениями мы обращаемся в органы законодательной и исполнительной власти, которые заинтересованы в улучшении качества проезда людей в общественном транспорте. В конце августа на железнодорожном салоне «ЭКСПО 1520» мы подписали соглашение о сотрудничестве с крупнейшим производителем железнодорожной техники «Трансмашхолдингом» и будем вместе повышать качество пассажирского подвижного состава. Общественный транспорт — важная составляющая качества жизни наших граждан в стране.

ВГ: На что жалуются пассажиры электричек?
И. З.: Ключевая проблема — это изношенность подвижного состава. У пассажиров нет ощущения безопасности в старых поездах, там не обеспечивается комфортный проезд, и на это люди жалуются больше всего. В то же время, как только на линиях появляются новые современные поезда, такие как «Иволга», на пригородный транспорт приходят те пассажиры, которые раньше пользовались автомобилем. Они поняли, что на электропоезде можно добраться быстрее и легче. Они знают, что эта поездка пройдет в комфортных условиях, в пути все время будет связь и

интернет, а цена на билет далеко не самый главный фактор. По нашим оценкам, этот дополнительный оплаченный трафик составляет 10–12% от общего пассажиропотока на пригородных поездах.

Вторая важная проблема — отсутствие адаптации платформ для маломобильных пассажиров. Причем мы обнаружили, что оснащение платформ обычными пандусами принципиально меняет условия проезда для массы других пассажиров: родителей с детскими колясками, людей, которые едут с чемоданами в аэропорт или на вокзал, пенсионеров, пассажиров с велосипедами. Платформа сразу становится удобнее для всех этих категорий граждан, а не только для людей с ограниченными возможностями.

Третья по значимости проблема — вопросы оплаты проезда и тарифная политика. Зачастую цена действительно не соответствует тому качеству, которое предоставляется в пригородных поездах.

Ну и, конечно, это вопросы развитости маршрутной сети. Если для московского узла это не так актуально, то в регионах проблема транспортной доступности населенных пунктов, и в частности проблема недостаточности пригородного сообщения, сейчас одна из самых острых. Зачастую у людей нет никакой альтернативы.

ВГ: Что-то удается сделать?

И. З.: Например, в некоторых субъектах федерации дети с 5 до 7 лет пользуются пригородным транспортом бесплатно, где-то введена скидка 50%, а в отдельных областях и вовсе никакой скидки нет: дошкольники ездят по полному тарифу. Мы обратились в профильные министерства с тем, чтобы эту ситуацию выравнять на территории всей России, и сейчас в Минтрансе России обсуждаются документы о распространении единой скидки для детей во всех регионах РФ. Пусть это будет не 100%, как мы предлагали, а 75%, но, на наш взгляд, это очень важно. Понятно, что дети в таком возрасте не ездят в одиночку, их родители — это дополнительные клиенты для пригородного перевозчика. А у тех регионов, где была 100-процентная компенсация проезда, высвобождаются дополнительные средства, которые могут быть потрачены на приобретение новых поездов.

ВГ: Со всей очевидностью можно предположить, что на новые современные поезда в региональных бюджетах денег все равно не хватит. Как, по вашему, можно решить эту давнюю и системную проблему?

И. З.: Мы убеждены, что «системность» этой проблемы состоит не в том, что нет денег в бюджетах, а в том, что огромное число пассажиров не оплачивают проезд. Только по официальным данным, по всей стране электричками в год пользуются более 1 млрд пассажиров, при этом количество безбилетников может составлять до 30%. По нашим оценкам, реальная цифра объема перевезенных пассажиров значительно больше. В ряде регионов мы проводили подобные исследования и получали цифры, в разы превосходящие официальную статистику. Фактически перевозчики были в десятки раз выше, чем количество проданных билетов. Это колоссальная дыра в бюджете пригородных перевозчиков и регионального бюджета, который вынужден покрывать эти убытки.

ВГ: И как вы предлагаете заставить их платить за проезд?

И. З.: Как ни странно, эту проблему можно решить за счет некоторых цифровых решений. Самое элементарное — это установка счетчиков пассажиров непосредственно на дверях вагонов, что уже делается в современных поездах, например в «Иволге». В связи с тем что сейчас мы имеем статистику проданных билетов, а не количество реально перевезенных пассажиров, перевозчик фактически лишен возможности управлять этим процессом.

А вот в Москве на наземном общественном транспорте с помощью этой технологии пришли к очень хорошим результатам. Если количество перевезенных пассажиров не соответствует количеству проданных билетов на маршруте, на него сразу выходит контроль. После трех дней контрольных мероприятий этот маршрут можно три месяца не проверять, поскольку оштрафованные граждане начинают соблюдать закон и оплачивать проезд. В результате москвичам вернули прежнюю систему добровольной оплаты проезда: турникетные системы в автобусах и троллейбусах отменены, пассажирам стало проще пользоваться общественным транспортом, подвижной состав меньше времени тратит на остановках без входа и выхода пассажиров и работает эффективнее.

Беседавал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ