

транспортная инфраструктура

«Люди склонны отказываться от личного транспорта в пользу общественного»

Снижение пассажиропотока на пригородных поездках оказалось не настолько критичным в 2020 году по сравнению с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика. Несмотря на активную автомобилизацию в последние годы, популярность электричек растет, уверен генеральный директор АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК) **Виталий Григорьев**. О том, как сложился этот год для компании и ее руководства, а также о планах развития железнодорожной сети он рассказал в интервью корреспонденту „Ъ“ Екатерине Загвоздкиной.

— экспертное мнение —

— Как для вас сложился этот год? Работаете ли вы удаленно или из офиса, что успели сделать за время пандемии?

— Как генеральный директор компании, конечно, я должен находиться в офисе и руководить процессом не дистанционно, а на месте. При этом были созданы все условия для работы сотрудников удаленно, а также приняты все необходимые меры безопасности для работников, которые остались в офисе. Объем работы в такой непростой период не становится меньше. Но несмотря на это, в этом году я решил посвятить себя учебе. В настоящее время я прохожу обучение в Высшей школе менеджмента ФГБОУ «Санкт-Петербургский государственный университет» по программе Executive MBA.

— Какова динамика пассажиропотока в этом году — останется ли он на том же уровне, что в 2019 году, упадет или вырастет? — В летний период наблюдался рост объемов перевозок после значительного падения в апреле и мае. Сейчас со второй волной пандемии мы наблюдаем снижение, поэтому того оптимистичного прогноза, который предполагался летом, будет трудно достичь. Количество отправленных пассажиров за 11 месяцев 2020 года составило 57,4 млн человек, это 72% к 2019 году. При этом, если говорить о сравнении с городским наземным общественным транспортом, снижение пассажиропотока по данному виду транспорта составляет 35–40%, у нас же 20–25%. Мы видим, что пассажиры нам доверяют, в том числе благодаря тем мерам, которые принимаются для

обеспечения безопасности. Надеемся, что со снятием всех карантинных ограничений пассажиропоток будет постепенно прирастать.

— Какая работа ведется в части интеграции пригородного железнодорожного транспорта в систему городского общественного транспорта Петербурга?

— Наш город разрастается, застраиваются новые территории, радиус перемещения населения становится больше, и не в последнюю очередь этому способствует развития пригородная железнодорожная транспортная сеть. Растет потребность в быстрых и комфортных передвижениях. Люди все больше склонны отказываться от личного транспорта в пользу общественно-го. Железнодорожный транспорт в перспективе должен стать неотъемлемой частью общественного городского транспорта, необходимо менять отношение жителей и интегрировать пригородные железнодорожные перевозки в городскую систему. Мы анализируем эти тренды, в результате рождаются проекты, которые мы внедряем в жизнь при поддержке субъектов РФ.

— Какое влияние окажет карантинный период на организацию работы крупных компаний в дальнейшем, по вашему мнению? Останется ли СЗППК в дистанционном режиме работы после снижения рисков заражения коронавирусом?

— Если говорить о транспортной сфере, то уже сегодня наблюдаются адаптация к обновленным условиям деятельности и постепенное восстановление. Но, конечно, потребительская активность в связи с вводимыми ограничениями и общим



ухудшением экономического климата снизился, и потребуются время для ее восстановления. СЗППК относится к непрерывно действующим организациям, к предприятиям, выполняющим неотложные работы в условиях чрезвычайных обстоятельств. Перевод на дистанционный режим работы возможен только для работников аппарата управления компании. За период введения ограничительных мер и по состоянию на декабрь 2020 года на удаленный режим работы переведено около 60% работников от общей численности аппарата управления, но технологический процесс не нарушен и работникам сохранена заработная плата в полном объеме. Даже при снижении риска заражения коронавирусом вопрос о применении режима дистанционной работы будет рассматриваться и далее.

— Будет ли СЗППК оператором работы пассажирских железнодорожных полуколес вокруг Петербурга, которые РЖД, согласно концепции развития железнодорожного узла, планирует построить до 2030 года? Как увеличится пассажиропоток на железнодорожном транспорте с вводом полуколес?

— Мы сегодня работаем по всем железнодорожным направлениям

Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поэтому вариант СЗППК как перевозчика по диаметральным направлениям рассматривается. Объем перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом в Санкт-Петербургском железнодорожном узле, согласно концепции, возрастет в 1,8 раза по сравнению с 2018 годом и составит 142,4 млн пассажиров в год. Основание для увеличения пассажиропотока — удобные пересадки за счет организации транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и выгодное тарифное меню. В первую очередь для такого глобального проекта дополнительно потребуются современный подвижной состав. СЗППК уже сейчас работает над организацией ТПУ на направлении Петербург — Гатчина, также ведутся проработки по ТПУ «Ленинский проспект». Мы готовы принимать участие в проектировании ТПУ для пассажиров — с точки зрения железнодорожной инфраструктуры, билетно-кассовых и турникетных комплексов.

— Почти вся ваша трудовая деятельность была связана с Октябрьской железной дорогой, но также был этап работы в Башкортостанской и Северной пригородных пассажирских компа-

ниях. Чем отличается работа в разных регионах?

— Работа в компании столичного региона действительно отличается от работы в компаниях с небольшими объемами, в основном за счет ритма жизни самого субъекта. Москва и Санкт-Петербург более динамично развиваются, быстрее происходят изменения, поэтому вся работа строится в несколько другом темпе и режиме. А в небольших компаниях акцент больше ставится на межличностных отношениях, работе в коллективе. В СЗППК больше возможностей для стратегического развития, более плотное взаимодействие с комитетами и управлениями именно в части развития. Опыт работы в Северной и Башкортостанской ППК дал мне большой плюс для выстраивания оптимальной модели управления.

— Почему вы выбрали сферу железнодорожного транспорта? Как изменилась отрасль пассажирских перевозок за последние 30–40 лет?

— В детстве я жил в Петербурге на улице Седова, недалеко от железнодорожного техникума, Октябрьского электровагоноремонтного завода и железнодорожной сортировочной станции, все эти моменты и

повлияли на мой выбор профессии. Менталитет людей и отношение к железной дороге изменились и будут продолжать меняться и дальше. В 1980–1990-х годах не было такого количества автомобилей, и в основном люди ездили на общественном транспорте, в том числе и на электричках. С процессом автомобилизации люди пересаживались на личный автотранспорт, пассажиропоток пригородных перевозок снижался. Сейчас же ситуация складывается обратным образом, последние пять лет мы видим устойчивый рост пассажиропотока, в том числе и по всем загородным, дачным направлениям. Я считаю, что граждане видят изменения в сфере пригородных железнодорожных перевозок, ярким примером служит подвижной состав: парк поездов обновляется, появляются современные составы, более комфортабельные и быстрые.

— В компании отмечали, что закрытие внешних границ вызвало интерес к внутреннему туризму, в том числе на железной дороге. По сравнению с прошлыми годами какое увеличение туристов вы видите на полигоне работы СЗППК? Как вы сами провели отпуск?

— Если говорить о туристах, то в первую очередь их, конечно, привлекают «Ласточки», тем более что их развитая маршрутная сеть предлагает большое количество идей для путешествия: Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск и Петергоф. Уже в декабре этого года маршрутная сеть «Ласточек» пополнится еще одним маршрутом с туристическим потенциалом — в Тихвин. В период ограничений, связанных с пандемией коронавируса, сложно оценить туристический поток, но в выходные дни, особенно в летний период, вместимость пригородных поездов по основным туристическим направлениям достигала 100%.

Помимо этого, мы занимаемся развитием «виртуального туризма», который формирует отложенный спрос на туристические перевозки: в видеохостинге YouTube выпускаются сюжеты о поездках по популярным направлениям СЗППК. В 2021 году запланирован выпуск трех новых эпизодов. Свой отпуск в этом году я провел на юге России. Ситуация с закрытием внешних границ особенно не повлияла на выбор места отдыха, я часто провожу отпуск с семьей на юге страны.

Пассажиропоток подвержен эпидемии

— транспортные перевозки —

Одной из первых отраслей, которая ощутила на себе отток пользователей на фоне пандемии коронавируса, стал транспорт. Этому способствовали закрытие международного авиасообщения, минимизация перемещений внутри страны и городов из-за самоизоляции и перехода на удаленный режим работы. Критично сказалось падение пассажиропотока и на общественном транспорте, традиционно дотируемом из бюджета. Следствием такого положения стали требования перевозчиков по увеличению субсидий и господдержки, а также повышение тарифов.

Пассажиропоток в автобусах и метро Петербурга поставил антирекорды в марте и апреле, к осени показатели восстановились, но к концу года количество человек все равно остается меньше прошлогодних показателей на треть. По данным на середину декабря, общественный транспорт города недосчитался 35% пассажиров по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Ежедневно им пользовались только 3,6 млн человек против 5,6 млн годом ранее. На метро передвигается на 38% меньше людей, чем в середине декабря 2019 года. Государственные и частные автобусные перевозчики фиксируют падение на 29–36%. Аэропорт Пулково принимает на 42% меньше путешественников. Железная дорога в дальнем сообщении сократила перевозки на 46%, пригородные электрички — на 36%, автобусный вокзал — на 68%. Судорожки пассажирских судов в Большой порт Санкт-Петербург прекратились, а грузовые суда уменьшили отправления на 65%, сообщили „Ъ“ в комитете по транспорту.

За низкими показателями пассажиропотока на общественном транспорте

последовал рост субсидий и тарифов. Эксперты, опрошенные „Ъ“, считают, что ближе к концу 2021 года, вероятно, встанет вопрос о субсидиях из бюджета для общественного транспорта, а также о повышении тарифов выше инфляции.

Маршрут и средства по расписанию

В 2021 году стоимость проезда в метро составит 60 рублей. Сейчас разовый тариф в метро составляет 55 рублей. В 2020 году цены на проезд уже выросли на 10 рублей, что на 22–25% больше, чем в 2019 году. Согласно проекту бюджета Петербурга на 2021 год, субсидия на перевозку пассажиров в метро составит 20,6 млрд рублей, еще 100 млн рублей будет выделено как субсидия в уставный капитал ГУП «Петербургский метрополитен». Всего в 2020 году подзема планирует перевезти около 490 млн пассажиров, что на 35% ниже показателя 2019 года, сообщили „Ъ“ на предприятии. ГУП «Петербургский метрополитен», несущее убытки на фоне падения пассажиропотока из-за пандемии коронавируса, сокращает издержки, в том числе увеличив интервал движения поездов и уменьшив число составов на линии. Как уточнили в ГУПе, увеличенный интервал позволяет оптимизировать затраты на 30 млн рублей в месяц.

Согласно докладу Петростата о социально-экономическом положении Петербурга в январе — сентябре 2020 года, динамика перевозок пассажиров на регулярных маршрутах автобусов сократилась до 67% по сравнению с 2019 годом (283,3 млн человек). Наибольшее снижение пассажиропотока зафиксировано в нерабочем из-за пандемии апреле (–81,3%). В сентябре количество обслуженных пассажиров на общественном наземном транспорте составило 42,5 млн человек, что

сопоставимо с показателями марта 2020 года.

Еще два городских предприятия — «Горэлектротранс» и «Пассажир-автотранс» — также фиксируют снижение пассажиропотока в середине декабря на 31 и 36%. В 2021 году тариф на проезд в автобусах, троллейбусах и трамваях составит 55 рублей вместо 50 в нынешнем году. Согласно проекту бюджета Петербурга на 2021 год, субсидия на перевозку пассажиров для госперевозчиков составит в общей сложности 23,6 млрд рублей. При этом ГУП «Горэлектротранс» получит в уставный капитал почти 428 млн рублей, а ГУП «Пассажир-автотранс» — 753,3 млн. Частным компаниям, которым проезд льготных пассажиров компенсируется по меньшей ставке, чем ГУПам, предстоит тяжелый выбор: весной 2021 года они будут участвовать в конкурсе на обслуживание маршрутов и должны к 2022 году выделить средства на закупку нового подвижного состава.

Впрочем, с падением мобильности, по данным Петростата, сократилось количество ДТП на дорогах: показатель аварийности меньше на 20% по сравнению с 2019 годом. Однако смертельность ДТП стала выше на 8,2%.

Летит не летит

В 2020 году аэропорт Пулково получил право совершать полеты по пятой и седьмой степеням свободы. Они позволяют иностранным авиационным компаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации (например, ирландская авиакомпания сможет летать из Петербурга в Париж). Это привлекло бы в воздушную гавань новых авиаперевозчиков и лоукостеры, некоторые из них уже заявили о заинтересованности в открытии рейсов. Либерализация авиасообщения со многими странами Европы существенно повысила бы

пассажиропоток аэропорта: в 2039 году Пулково планировало обслуживать 35 млн человек ежегодно. Однако закрытие границ между странами не позволило аэропорту ощутить эффекты от новых мер. До конца 2020 года Пулково планирует обслужить более 11 млн человек, хотя в 2019 году аэропорт принял почти вдвое больше — около 20 млн человек.

На фоне пандемии замедлились переговоры со Смольным о реконструкции второй очереди аэропорта, которая оценивалась в €400 млн. Речь идет о строительстве терминала рядом с существующим, уточняя тогда в ВТБ. Терминал, скорее всего, расположится на месте старого здания с башнями. Сейчас оно находится слева от центрального аэровокзала. Управляющая компания аэропорта Пулково ООО «Воздушные ворота Северной столицы» откладывает рассмотрение финального мастер-плана развития авиагавани до первой половины 2021 года. Эксперты ожидают, что восстановление трафика на авиалиниях произойдет не ранее чем в 2024 году.

Пулково построено по концессии. Стоимость первой очереди строительства составила €1,2 млрд. По соглашению о ГЧП оператор будет управлять аэропортом до 2039 года. Доли в BVCC через кипрскую Thalita Trading Limited принадлежат «ВТБ Капитал» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%). В 2017–2018 годах аэропорт приблизился к пороговому значению пропускной способности существующего терминала, в связи с чем обсуждается строительство новой очереди.

Внутренний туризм железной дороги

Снижение пассажиропотока на пригородных поездках оказалось не



Низкие операционные показатели могут сохраниться до весны следующего года, если процесс вакцинаирования будет запущен к этому времени

таким образом, к итогам 2020 года в сравнении с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика, заявили „Ъ“ в АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания», операторе перевозок в Петербурге, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Мурманской областях и Республике Карелия. Отчасти, объясняют в компании, этому способствовал интерес к внутреннему туризму в регионе, учитывая закрытые границы.

Одним из самых популярных видов передвижений на железной дороге в пригородном сообщении в последнее время стали поезда «Ласточка» — сейчас они охватывают такие туристические маршруты, как Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск, Петергоф. С 28 декабря планируется запустить состав до Тихви-

на. Количество отправленных пассажиров СЗППК за 11 месяцев 2020 года составило 57,4 млн человек, это 72% к 2019 году. При этом в компании надеются закончить год с показателями, близкими к 2019 году.

Не таким оптимистичным был пассажиропоток на железной дороге в дальнем сообщении: в марте количество путешественников на «Сапсане» упало на 13,5%. По итогам 11 месяцев «Сапсанами» воспользовались 3,2 млн пассажиров, что на 38% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили „Ъ“ в РЖД.

По словам главы Роспотребнадзора Ананы Поповой, эпидемия коронавируса может закончиться в России к весне 2021 года. Это связано с надеждами на массовую вакцинацию населения. Впрочем, тенденции в социальной и экономической отраслях, в частности удаленный график работы и падение покупательной способности, могут оказывать продолжительное влияние на транспортную отрасль.

Артём Кирсанов