

«ЛАСТОЧКА» ПЕРЕМЕН

НАЗЕМНЫЙ СКОРОСТНОЙ РЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ НЕЛЬЗЯ НЕДООЦЕНИВАТЬ. ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН, ВОСПРОИЗВЕДЕННЫЙ В РОССИЙСКОЙ СТОЛИЦЕ И РЕГИОНАХ, УЖЕ ДАЕТ ОСЯЗАЕМЫЙ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ — КАК ЭКОНОМИЧЕСКИЙ, ТАК И СОЦИАЛЬНЫЙ. НО ЕСЛИ ОПЕРАТОРА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА БОЛЬШЕ ИНТЕРЕСУЕТ ПЕРВЫЙ, ТО ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ, КОТОРЫЕ ЧАСТО ЯВЛЯЮТСЯ ДРАЙВЕРАМИ ЗАКУПКИ НОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, КУДА ВАЖНЕЕ ВТОРОЙ. СЕРГЕЙ КАШИН

ПОЛЕЗНЫЙ ОПЫТ В городах Европы гораздо больше внимания, чем в России, уделяется наземному железнодорожному движению. Президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой приводит такие данные: в Мадриде протяженность наземного рельсового каркаса длиннее совокупной протяженности его подземной части в 1,3 раза, в Берлине общая протяженность городских железных дорог в городе в 2,2 раза превышает протяженность метро, в Париже — в 2,8 раза, в Вене — в 7,8 раза. В столице России в ее административных границах протяженность подземной и наземной частей примерно равна, но пассажиропоток метрополитена существенно выше. Метрополитен занимает непропорционально большое место в умах руководителей крупных городов в России. Даже там, где скорее стоит рассматривать варианты наземного движения по рельсам, что ощутимо дешевле строительства подземки, руководители выбирали метрополитен. В итоге, как известно, шесть городов-миллиоников — Уфа, Ростов, Пермь, Омск, Красноярск, Челябинск — предпринимали затратные и безуспешные попытки его построить.

История европейского скоростного движения показывает, что даже кажущиеся преждевременными из-за малого потенциального трафика и чрезмерно дорогими попытки связать районы города и пригороды в единое целое при помощи скоростного железнодорожного движения в конце концов оправдывают себя. Парижская система городских и пригородных электричек Réseau Express Régional d'Île-de-France (RER) в 70-х годах прошлого столетия рождалась в муках: высокие расходы и масса организационных проблем являлись постоянным объектом критики со стороны оппозиции. Сейчас же это одна из самых загруженных транспортных систем в мире, именно здесь должен появиться первый французский поезд-беспилотник. Не потому, что французы хотят сэкономить на зарплатах машинистов, а потому, что только высокий уровень автоматизации позволит в ча-



ОЛЕГ ТОНИ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА РЖД, ОТВЕЧАЮЩИЙ ЗА СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС, МЭР МОСКВЫ СЕРГЕЙ СОБЯНИН И МАКСИМ ЛИКСУТОВ, ГЛАВА ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА СТОЛИЦЫ (СЛЕВА НАПРАВО), НА СТАЦИИ МЦК — САМОГО БОЛЬШОГО В СТРАНЕ МАРШРУТА ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ. С ПЕРВОГО ДНЯ РАБОТЫ НА МЦК ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ ТОЛЬКО ПЕЗДА «ЛАСТОЧКА»

сы пик обеспечить такт движения 24 поезда в час и увеличить пропускную способность перегруженной системы, не инвестируя в строительство дополнительной инфраструктуры.

Наземный рельсовый каркас может стать и механизмом развития депрессивных территорий. Лондонский

район Доклендс, ставший депрессивным вследствие полного сворачивания деятельности в порту, удалось возродить, протянув туда легкое наземное метро (DLR, Docklands Light Railway). В первый же год после запуска им воспользовались 17 млн человек. Ныне эта цифра превысила 100-миллионную отметку, а сам район стал респек-

табельным и деловым. На этом примере видно, что нельзя рассматривать платежеспособность потенциальных нынешних пассажиров как единственный фактор выбора в пользу создания новых маршрутов железнодорожного движения. Выручка от продажи билетов не будет единственным экономическим результатом, если смотреть на регион в целом.

МОСКВА НАЧИНАЕТ Первый опыт осознания этих истин в России виден в столице. Именно Москва первой столкнулась с вероятностью полного транспортного коллапса, и здесь были деньги для решения этой проблемы. Для Московского центрального кольца (МЦК) изначально было приобретено 33 поезда «Ласточка». Меньше чем через год, в мае 2017-го, для уменьшения интервала движения купили еще девять составов, уже полностью адаптированных именно под потребности внутригородского движения. В прошлом году замена составов на адаптированные поезда была завершена: сейчас в депо «Подмосковная» базируется 42 «Ласточки», эксплуатируемые на МЦК. Опыт создания МЦК показал высокую результативность наземного скоростного железнодорожного движения. Стартовал 10 сентября 2016 года, за первый же год работы МЦК серьезно перекрыло прогнозы по пассажиропотоку — 97 млн перевезенных пассажиров вместо ожидавшихся 75 млн. 7 ноября 2018 года был поставлен рекорд для одного дня — 501 тыс. человек, а общее число перевезенных МЦК за 2018 год пассажиров превысило 129,5 млн человек. Этот опыт с учетом разницы в доходах и населения, и самих местных бюджетов могут тиражировать и в других крупных агломерациях: на северо-западе России, в Поволжье, на Северном Кавказе и Урале.

КТО ЛЮБИТ БЫСТРУЮ ЕЗДУ По словам Дмитрия Пегова, заместителя генерального директора РЖД, курирующего пассажирские перевозки, в 2018 году рост перевозок пассажиров поездами «Ласточка» пригородного сообщения составил 31%. Появление скоростного железнодорожного транспорта в регионе добавляет областной власти плюсов к репутации не только со стороны жителей, но и со стороны других наблюдателей, мнение которых не менее важно губернаторам. Так, фонд «Петербургская политика» (известен тем, что довольно точно определяет губернаторов, которых в ближайшее время ждет отставка) свой популярный рейтинг региональных властей основывает на балансе позитивных и негативных событий за прошедший период. Запуск «Ласточек» в этом рейтинге — позитивное событие наряду с заключением соглашений о сотрудничестве с крупнейшими компаниями-резидентами и успешным проведением международных форумов. В таком же ключе интерпретируется появление в регионе скоростного железнодорожного движения в подобном рейтинге от центра информационных коммуникаций «Рейтинг».

В Калининградской области уральские «Ласточки» появились 1 июня прошлого года на маршрутах из Калининграда в Зеленоградск и Светлогорск, приморские курортные городки на Балтике. Их задачей было обслуживание гостей чемпионата мира по футболу (на стадионе в Калининграде было сыграно четыре матча группового этапа турнира). Первоначально это было временное решение, после чемпионата мира эти электропоезда на маршруты не планировалось выпускать: местные власти считали их обслуживание слишком дорогим. Местные СМИ назвали эти «Ласточки» залетными.



СКОРОСТНЫЕ ПЕЗДА СВЯЗАЛИ ПЕРМЬ С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ГОРОДАМИ КУНГУР И ВЕРЕЩАГИНО