

УДОБНЫЙ ПРИГОРОД

СТРАТЕГИЯ: НОВЫЕ РЕЛЬСОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ МОСКОВСКОГО РЕГИОНА |
ИННОВАЦИИ: КОМПЛЕКСНЫЕ УСЛУГИ ПАССАЖИРАМ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ |
ТЕНДЕНЦИИ: НА СМЕНУ СОВЕТСКИМ ЭЛЕКТРИЧКАМ ПРИХОДЯТ СОВРЕМЕННЫЕ

Тематическое приложение
к ежедневной деловой газете РБК
Понедельник, 4 декабря 2017 | № 209 (2706)





ОАО «Центральная ППК»

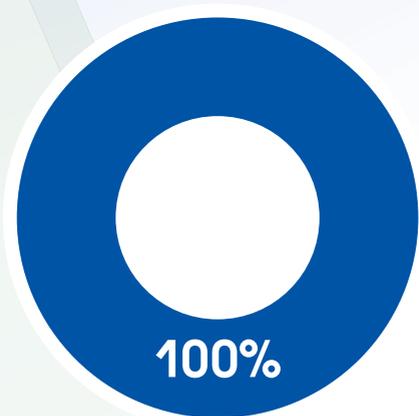
КРУПНЕЙШИЙ ПРИГОРОДНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК В РОССИИ



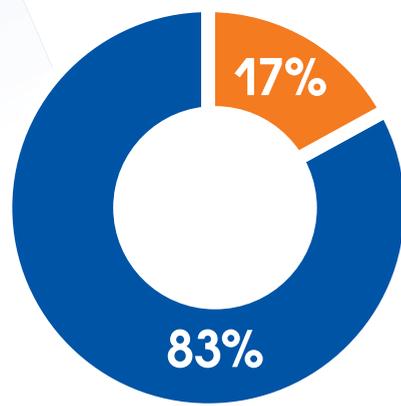
11 РЕГИОНОВ
СТРАНЫ

БОЛЕЕ **570** МЛН ПАССАЖИРОВ
В ГОД

63% ПРИГОРОДНЫХ Ж/Д
ПЕРЕВОЗОК РФ



2011 год



2017 год

2 550 РЕЙСОВ
В СУТКИ

БОЛЕЕ **1 400** ОСТАНОВОЧНЫХ
ПУНКТОВ СЕТИ

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

- арендованный
- собственный



Масштабная инвестиционная программа ОАО «Центральная ППК»:

- Проектирование транспортно-пересадочных узлов
- Развитие каналов продаж
- Приведение к высокому стандарту качества остановочных пунктов
- Современные ИТ-продукты



СЕГОДНЯ ПАССАЖИРАМ ДОСТУПНЫ

Мультимодальные перевозки:

- Электропоезд+автобус

Туристические программы:

- Экскурсионные поездки
- Бесплатные аудиогиды
- Велотуры

Онлайн сервисы:

- Тарифный калькулятор на сайте Компании
- Расписание
- «Народный контроль» для обратной связи
- Новое мобильное приложение

МЕНЬШЕ СТАНЕТ
ТОЛКУЧКА



ФОТО: ЕКАТЕРИНА КУЗЬМИНА ДЛГЯРБК

МИХАИЛ БЛИНИКІН,

ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ
ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Сообщение Москвы с пригородами до сих пор было устроено по старинке: масса людей на электричках приезжают из Подмосковья на вокзалы, садятся в метро. На станциях, где вокзалы, и стыковочных пунктах вроде Выхино образуется критическая плотность потока. Решение этой проблемы обсуждалось, на моей памяти, еще с разработки Генплана в 1971 году. И тогда был известен рецепт: сопряжение Московского метрополитена с диаметральными линиями железных дорог. Москва не первый город, который столкнулся с такой проблемой. Интеграцию метро с железной дорогой, кардинально разгрузившую транспортную сеть, вы можете увидеть в Париже. Но почему идея, которой уже больше 45 лет, так и не была реализована в Москве? Ни Мосгорисполком, ни впоследствии мэрия Москвы не могли договориться с железнодорожниками, которые богатую инфраструктуру в черте столицы всегда использовали для внутрикорпоративных нужд. То, что удалось Сергею Собянину сначала с МЦК, а теперь вот с объявленным запуском диаметров, — это новый уровень взаимопонимания правительства Москвы и РЖД. Диаметры снимут жуткое напряжение с некоторых станций и линий метрополитена. Чем сложнее топология транспортной сети, тем равномернее распределяется пассажиропоток — ситуация сглаживается по сети в целом. Это для меня, транспортного теоретика. А каждый пассажир просто почувствует, что меньше стала толкучка.

РБК + «УДОБНЫЙ ПРИГОРОД»

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» (18+) Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 209 (2706) от 4 декабря 2017 г. Распространяется в составе газеты. Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+.

Партнер: ОАО «Центральная ППК»

Учредитель: ООО «БизнесПресс»

Издатель: ООО «БизнесПресс»

Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов

Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Дизайнер: Дмитрий Иванов

Обложка: Евгений Иванов

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба: (495) 363-11-11 доб. 1342
Коммерческий директор издательства РБК:

Анна Брук

Директор по продажам РБК+:
Евгения Карлина

Директор по производству: Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва,
ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

ПРИГОРОД НАШЕЛ СВОЙ ПУТЬ

МИРОВОЙ ОПЫТ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ХОРОШЕЕ СООБЩЕНИЕ С МЕГАПОЛИСОМ ОЖИВЛЯЕТ ЭКОНОМИКУ ПРИГОРОДОВ. НОВЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ ОТКРЫВАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ ПОДМОСКОВЬЯ. **ИЛЬЯ ЮРЬЕВ**

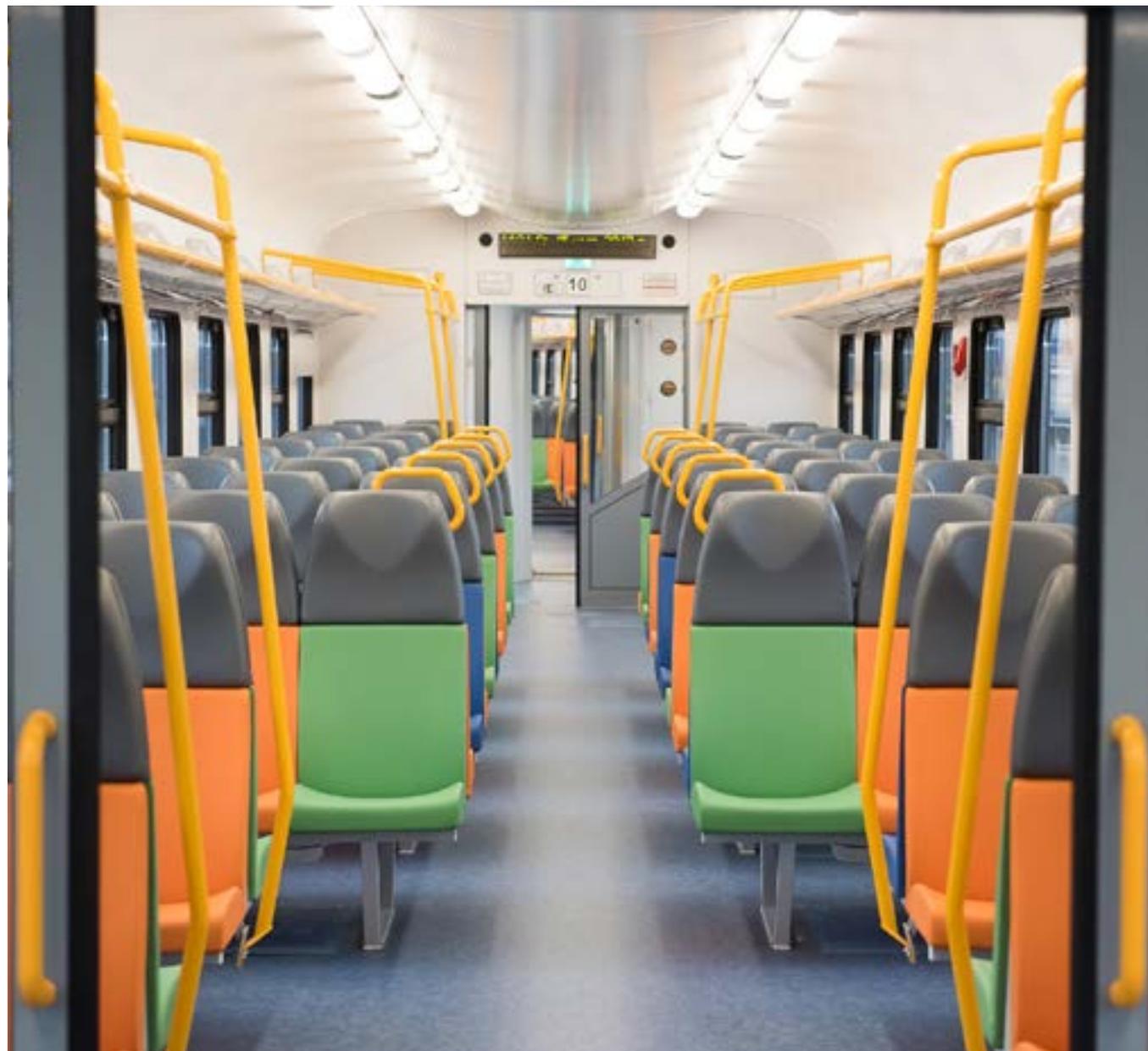


ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

ПРОБКИ И НЕДВИЖИМОСТЬ

Московское метро в будни перевозит в среднем порядка 9 млн человек в день, по данным Московского метрополитена. Далеко не все из них москвичи. Как оценивал в июне на выставке «Метро. Мосты. Тоннели. ТПУ» руководитель НПО транспорта и дорог НИиПИ Генплана Москвы Игорь Бахирев, 1,5 млн подмосковных пассажиров, работающих в Москве, ежедневно приезжают на электричках в столицу и пересаживаются на метро, потому что большинство станций находится вдали от офисов. Люди едут на работу в центр не только из ближайших городов-спутников, но

и из таких отдаленных, как Серпухов, Волоколамск, или вообще из соседних областей.

Даже интенсивное развитие метро — реализуется план, по которому с 2012 по 2020 год должно быть построено 78 новых станций, более 50 из них уже открыты, — пока не избавило пассажиров от толкучки в часы пик.

Естественно, владельцы машин не спешат по многочисленным советам чиновников пересаживаться на общественный транспорт, ведь на нем и так ездят 70% горожан, а их среднее время в пути составляет 57 минут, как сообщил журналистам на Московском урбанистическом форуме в июле первый заместитель руководителя департамента

транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Сергей Андрейкин. В машине зачастую получается ненамного дольше, хотя в ежегодных рейтингах пробок голландской компании TomTom и международной INRIX Москва стабильно занимает верхние строчки.

В Москву, а точнее в ее центр, всем приходится ездить, потому что там концентрируется бизнес. «Крупные консалтинговые компании, центральные офисы банков и корпораций вряд ли будут снимать офис в пригороде. Это не престижно и создает проблемы для логистики людей. Чем менее центральное место в городе занимает офис, тем сложнее нанять компании

достаточное количество квалифицированных сотрудников», — объясняет логику такой концентрации руководитель Центра городской экономики КБ «Стрелка» Елена Короткова.

«На окраинах и в пригородах недостаточно транспортных альтернатив. Городу необходимы дополнительные транспортные сети, которые позволяют быстро добираться не только в центр. Например, как в Лондоне: из него в пригород Туикенем на поезде можно добраться всего за полчаса», — добавляет основатель GetTransfer.com Александр Першиков.

Без доступного транспорта даже инициатива самого бизнеса по переезду будет сорвана работниками. Директор Института дизайна и урбанистики ИТМО Сергей Митягин рассказывает, что из-за этого был отменен переезд сборочного производства одного из автоконцернов из Санкт-Петербурга в пригород. Фактически сотрудники предприятия не дали этого сделать — они не хотели ездить в пригород на работу: в Петербурге в часы пик движение стоит, не говоря уже о пригородах.

ЖИЛЬЕ ПРОТИВ РАБОТЫ

Только в 2016 году в Московской области сдали 9 млн кв. м жилья, заявлял начальник управления инвестиционной деятельности подмосковного стройкомплекса Виктор Васильев на форуме RREF в сентябре. В Москве, где население больше (12,4 млн человек против 7,4 млн в Подмосковье), ввели в прошлом году всего 3,34 млн кв. м жилья, говорил «Ведомостям» в январе руководитель департамента градостроительной политики Москвы Сергей Левкин.

«На протяжении последних лет жилье было одним из самых ликвидных товаров на рынке, а офисный центр за МКАД — вещь условно новая и не очень понятная всем участникам процесса — инвестору, банкам, потенциальным арендаторам», — рассуждает Елена Короткова. «Для бизнеса важны плотность, компактность и транспортная доступность. Поэтому в Москве бизнес концентрируется по возможности в центральном ядре — туда удобно доехать из любой точки города. Про Мытищи, Химки или Бутово такое сказать сложно. И там значительно меньше офисов», — говорит урбанист и автор проекта «Город для людей» Аркадий Гершман.

По целому ряду причин застройщикам в пригородах выгоднее иметь дело с жильем, чем с офисами. «Мэрам надо регулярно отчитываться перед региональным руководством о введенном жилье:

отчетность за ввод жилых квадратных метров является составной частью системы оценки эффективности деятельности муниципалитетов», — объясняет Елена Короткова.

Получается, что рабочие места в пригородах создаются недостаточными темпами, а доступное жилье — опережающими: все больше семей селятся в Подмосковье. «Типичный набор района — жилой комплекс и торговые центры. За всем остальным приходится



ФОТО: ВИТАЛИЙ НЕВАР/ТАСС

Наиболее эффективным является внеуличный рельсовый транспорт, подчеркивает аналитик в сфере развития транспортных инфраструктур, директор по развитию компании «Дорнадзор» Петр Атаев: высокая скорость, регулярность сообщения, соблюдение расписания, экологичность и экономичность делают внеуличный рельсовый транспорт предпочтительным на направлениях с высоким пассажиропотоком.

обстоятельством является время, затрачиваемое на поездку. По этому показателю «Аэроэкспресс» существенно превосходит прочие виды транспорта», — отмечает аналитик. За первую половину текущего года более 5,4 млн человек воспользовались поездами «Аэроэкспресса», сообщили РБК+ в компании.

«Аэроэкспресс» во многих смыслах стал полигоном для обкатки современных сервисов, которые могут быть перенесены и на мас-

Одна из целей реформы Московского транспортного узла — сделать электричку частью единой системы

ездить в Москву», — констатирует Александр Першиков. В результате в столицу утекает до 85% налога с доходов жителей Подмосковья, что лишает муниципалитеты ресурсов для развития инфраструктуры, добавляет Елена Короткова.

Если бы транспортную проблему удалось решить, центр Москвы перестал бы быть единственным центром притяжения. «Пригороды вполне могут быть самодостаточными экономически, но для этого необходимо хорошее сообщение. Далеко не всем нужен центр города. ИТ-компании, как показывает мировая практика, комфортно чувствуют себя в пригородах», — говорит Сергей Митягин и приводит примеры: Эспоо под Хельсинки, где находятся штаб-квартиры множества ИТ-компаний, Купертино и Пало-Альто под Сан-Франциско. Наличие рядом больших городов с историей и сильной экономической нишкой не мешает им развиваться, а дорога до города на личном или общественном транспорте занимает менее часа.

РАЗВЯЗАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

«Электрички — быстрый вид транспорта, который способен перевезти быстрее и больше людей, чем даже метро», — говорит Аркадий Гершман. Урбанист замечает, что электрички должны работать как городской вид транспорта, чтобы люди на них доезжали максимально близко к точке назначения.

«Мы не делим пассажиров на москвичей и тех, кто приезжает из области. Одна из целей начатой несколько лет назад реформы Московского транспортного узла — сделать пригородную электричку частью единой системы», — рассказал РБК+ первый заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Гамид Булатов.

Петр Атаев напоминает, что удачным примером использования железнодорожной инфраструктуры для скоростных пассажирских перевозок стал московский «Аэроэкспресс». «Для значительной части пассажиров при передвижении в аэропорт решающим

совое пригородное сообщение: в первом полугодии 2017 года 13,4% пассажиров экспрессов в аэропорт купили билеты на них через сайт и мобильное приложение, среди все более востребованных смарт-технологий — внедренная компанией бесконтактная оплата на турникетах. «В октябре этого года состоялся запуск новых двухэтажных поездов «Аэроэкспресса». Это знаковое событие для транспортного сообщения Москвы. Для маломобильных пассажиров впервые в мировой практике в поезде разработан лифт для перемещения между этажами», — рассказали в компании.

Для разгрузки массовых пригородных направлений в Подмосковье строятся новые пути. По словам Гамида Булатова, на сентябрь 2018 года запланирован пуск движения по дополнительным путям на Горьковском, Курском и Ярославском направлениях, в следующем году также будет открыто дополнительное движение на Белорусском направлении до Одинцова, потом и на Киевском направлении. «Зада-



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

ча — обеспечить тактовое движение пригородных электричек в часы пик с частотой четыре—шесть минут и по возможности убрать нынешние дневные окна в расписании», — отметил Гамид Булатов. А проектами, выводящими на новый уровень интеграции всю транспортную систему Москвы и Подмосковья, становятся Московское центральное кольцо (МЦК) и Московские центральные диаметры (МЦД), планы строительства которых были представлены в ноябре 2017 года.

ПО КОЛЬЦАМ И ДИАМЕТРАМ

«МЦК работает больше года, уже очевидно, что оно себя полностью оправдало. Планировали перевезти за первый год в районе 75 млн пассажиров, а перевезли более 100 млн. Этого поперечного сообщения между радиальными ветками очень не хватало», — говорит Гамид Булатов. По словам чиновника, удалось разгрузить перегоны между последними станциями перед Кольцевой линией, центральные станции пересадки и вокзалы примерно на 15%. «Эффект, который дают поперечные связи, еще больше усилится в 2020–2022 годах, когда метро замкнет свой Третий пересадочный контур. А на 2018–2019 годы запланировано соединение МЦК в «теплом контуре» сразу с семью пригородными направлениями. Эта интеграция

и ввод ТПК дадут увеличение дневного пассажиропотока кольца с нынешних 400–450 тыс. человек еще на 200–250 тыс.», — отметил Гамид Булатов.

Следующим этапом развития единой системы станет запуск диаметральных маршрутов и организация движения на них в тактовом режиме. Диаметры обслуживает Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК). Новые диаметры позволят улучшить транспортное обслуживание 2,3 млн человек — как москвичей, которые пользуются общественным транспортом для поездок в центр и другие районы города, так и жителей области, которые совершают поездки в Москву и другие районы Подмосковья. Диаметры позволят на многих направлениях сократить время поездки более чем в два раза, разгрузят московские автомобильные кольца (МКАД, ТТК, Садовое кольцо) на 3–5%, примыкающие линии метро — на 10%, а центральные железнодорожные вокзалы — на 20–25%, а в целом столичную транспортную инфраструктуру — на 12%, поделились расчетами в департаменте транспорта Москвы.

«Диаметральные маршруты пригородных электричек фактически станут новым видом транспорта в единой системе Московского узла. Общее количество диаметров, по ко-

50

поездов будут закуплены по конкурсу ЦППК для обеспечения тактового движения по диаметрам

торым технически можно проезжать через центральную часть Москвы, — это 17 маршрутов, — отметил Гамид Булатов. — Возможно, не все будут востребованы: правительство Москвы и ОАО «РЖД» выберут для реализации самые эффективные проекты. В нынешнем базовом сценарии — запуск семи маршрутов МЦД с объемом перевозок около 390 млн пассажиров в год. Первые два диаметра планируется открыть для пассажиров к концу 2018 — началу 2019 года».

Для пассажиров электричка всегда была межрегиональным видом транспорта, и ее новая городская роль в первую очередь требует полного обновления подвижного состава, отмечают в ЦППК. Новые поезда, которые обеспечат перевозку пассажиров на МЦД, должны быть совершенными как в техно-

логической части исполнения, так и с точки зрения пассажирских характеристик. Для обеспечения тактового движения ЦППК планирует провести конкурс на поставку 50 таких поездов до конца текущего года, рассказали в компании.

Почти во всех крупных европейских городах есть опыт интеграции железнодорожной инфраструктуры и метрополитена: например, это S-Bahn в Германии и RER во Франции, Overground в Лондоне. В случае с МЦД, обращает внимание Гамид Булатов, на существующей железнодорожной инфраструктуре планируется организовать новый пассажирский сервис без отмены действующих пригородных поездов — с минимальными интервалами движения и единой билетной системой: качество услуг будет приближено к МЦК и Московскому метрополитену. Это, отмечают в ЦППК, потребует и создания единого с городом билетного решения, и обновления инфраструктуры.

«Вообще, успех может быть только в синергии: отношение к пригородным электричкам, традиционно не самое позитивное, изменится, когда они станут комфортными, свободными, будут ездить часто. Тогда многие водители пересядут на них с личного транспорта и снизится загруженность автомагистралей», — резюмирует Гамид Булатов.

ШЕСТЬ ГОРОДОВ С УДОБНЫМ ТРАНСПОРТОМ

МАЛО КТО ДОВОЛЕН ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ У СЕБЯ В ГОРОДЕ. НО ЕСТЬ РЕГИОНЫ, КОТОРЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПРИВОДЯТ В ПРИМЕР ПРОЧИМ. НЕКОТОРЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ВПОЛНЕ ПРИМЕНИМЫ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ И ИХ ПРИГОРОДОВ. **ИЛЬЯ ДАШКОВСКИЙ**



PHOTO: GETTY IMAGES

Можно жить в Амстердаме, а работать в Гааге — до нее 65 км и 37 минут на поезде

БРИСБЕН: ПЛЮСЫ МОСКОВСКОЙ ПЛАНИРОВКИ

Австралийский миллионник Брисбен (в его пригородах проживает примерно такое же количество человек) часто приводят в пример как город с лучшей транспортной системой в стране. По данным всемирного рейтинга мобильности консалтинговой фирмы Arcadis, Брисбен обошел другие города Австралии, где значительная часть жителей традиционно полагается на собственные автомобили, благодаря продуманному плану развития общественного транспорта.

Тут действительно чего только нет — от паромов и автобусов до электричек в пригороды. Строится легкое метро, проходящее под землей (что-то вроде современного скоростного трамвая). Это при том, что в 80% домохозяйств, по данным австралийского статистического бюро, есть машины, а пробок немного.

Что же общего у этого города с Москвой? Планировка. Брисбен не разрастался в ширину по прихоти жителей, как многие города Нового Света. «По историческим причинам деловая активность остается сконцентрированной, планировка города — моноцентрическая. Это палка о двух концах», — рассказывает доктор Дорина Пожани, читающая лекции по

городскому планированию в местном Университете Квинсленда. С одной стороны, возникает транспортная нагрузка на центр города. С другой — понятна необходимая структура общественного транспорта, ведь все почти всегда едут в центр, объясняет урбанист.

Многие исследования, например австралийского исследовательского центра Граттан и Университета Гриффита, говорят о том, что развитая система общественного транспорта Брисбена позволяет развиваться наукоемким компаниям — образованным жителям пригородов не надо менять свои просторные дома на квартиры в городе, они могут ежедневно добираться до центра без существенной потери времени. Это одна из главных причин, почему они не переселяются в более крупные города, вроде Мельбурна и Сиднея.

Но выраженный центр и планировка в форме концентрических кругов обеспечивают Брисбену и проблемы, похожие на московские. В пригородах транспорт ходит гораздо реже. И развитая система доставки людей в центр способствует дальнейшей концентрации там экономики. «Лучше было бы уплотнить существующие пригороды, чтобы предотвратить разрастание города, и позволить большему количеству людей жить на разумном расстоянии от работы», — полагает Дорина Пожани.

АМСТЕРДАМ: ПОЛНАЯ ПРЕДСКАЗУЕМОСТЬ

Амстердам — это не только велосипедные дорожки, но и очень удобные пригородные поезда. Быстро добраться можно не просто до пригородов и обратно, но и до отдаленных (в масштабах Нидерландов) городов. Так, живя в Амстердаме, можно работать, например, в Гааге. Хотя расстояние между этими городами 65 км, время в пути будет всего на несколько минут больше, чем понадобится на перемещение внутри города.

«Транспортную систему Амстердама и Нидерландов приводят в пример даже не из-за скорости

общественного транспорта. Ее особенность в том, что она предсказуема. Пассажир знает, что ожидать трамвай на остановке он будет не больше пары минут, а поезд до Гааги не уйдет раньше, чем придет поезд с пригородной станции», — объясняет директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов.

Примерно половина всех перемещений в стране осуществляется на личном автомобиле, но при этом функционирует развитая сеть общественного транспорта, включая железные дороги. Путь на работу или с работы домой занимает у жителей города в среднем полчаса. 40–50% поездок совершается именно на общественном транспорте, согласно данным нидерландского Министерства транспорта.

Внутри городов созданы максимальные удобства для экологических видов транспорта на короткие дистанции — 58% жителей, по подсчетам местного Министерства транспорта, ежедневно перемещаются по городу на двух колесах: в столице Нидерландов велосипедов больше, чем жителей.

СЕУЛ: СТОЛИЦА НЕ РЕЗИНОВАЯ

Сеул удивительно похож на Москву в плане экономики и транспорта. Главное сходство — в Сеуле стремятся жить многие граждане Южной Кореи, обходя вниманием пригороды столицы и всю остальную территорию страны. Там тоже любят строить жилые муравейники: 60% квартир в Сеуле находятся в высотках, подсчитало корейское статистическое бюро.



PHOTO: GETTY IMAGES

У Сеула московские проблемы: маятниковая миграция в рабочие дни

При этом Сеул отличает продуманная транспортная инфраструктура. Одно время в Рунете умилялись сеульским метро, где идеальная чистота и все до одного смотрят в смартфоны (теперь в Москве все так же). Пассажиропоток в метрополитенах Сеула и Москвы тоже очень похож: 7 млн в день в Сеуле против примерно 8 млн в Москве.

Метро ходит прямо в аэропорты Сеула (в городе их два), в другие города можно добраться на поездах, которые развивают скорость до 300 км/ч, весь общественный транспорт ходит по расписанию, разные его виды скординированы между собой. В штате метро Сеула работают несколько математиков, которые рассчитывают расписание так, чтобы можно было удобно пересаживаться на автобусы и поезда.

Некоторые линии метро уходят в пригороды: есть даже станции, которые находятся на расстоянии 100 км от столицы. Из-за этого сеульское метро считается сейчас одним из самых больших в мире. Кроме того, там Wi-Fi, чистые станции и вагоны и даже подогрев сидений в холодное время года.

Тем не менее и в этом городе множество проблем с транспортом, связанных с высокой концентрацией экономики в Сеуле. В среднем жители пригородов Сеула тратят на дорогу два с половиной часа в день, и для них это стрессовая ситуация, как и для москвичей. Попытки разгрузить столицу строительством новых городов-спутников успехом не увенчались. Бизнес туда приходит неохотно, да и за работой и развлечениями все равно приходится ездить в Сеул. Впрочем, общественный транспорт исправно каждый день доставляет в центр жителей окраинных небоскребов.

ГОНКОНГ: ЧУДЕСА ПЛАНИРОВАНИЯ

Гонконг — мегаполис, где более 80% всех поездок, как считают в департаменте транспорта Гонконга, совершается на общественном транспорте. Линии метро, автобусов и трамваев создавались вместе с новыми кварталами города и были изначально рассчитаны на его рост. Планирование интегрированной системы всех видов передвижения было осуществлено еще до строительства метро в 1970-х годах, рассказывает старший научный сотрудник Института азиатских исследований Университета Британской Колумбии профессор Майкл Голдберг. «Во время создания метро в 20 км от него строились новые жилые кварталы Гонконга, и в плане учли их рост на многие годы вперед. Поэтому даже пригороды Туен Мун и Тсуен Ван, насчитывающие сейчас более миллиона жителей каждый, имеют отличный

доступ к общественному транспорту», — восхищается эксперт. Освоение территорий рядом с остановками скоростного транспорта также было предусмотрено заранее. «Рядом со станциями возводились высотки с офисами и жильем», — рассказывает Майкл Голдберг. Вокруг станций создавались большие пересадочные узлы. При этом город убедил девелоперов заплатить за строительство метро, объясняя это увеличением стоимости земли и недвижимости около станций.

Такое, казалось бы, логичное развитие города настолько редко встречается в мире, что специалист называет его отличительной особенностью Гонконга.



Цель транспортников Хельсинки — к 2026 году сделать личные автомобили ненужными

ХЕЛЬСИНКИ: УДОБНО, ПОТОМУ ЧТО СВОБОДНО

В Хельсинки удивительным образом уживаются велосипеды и снег. Но важнее то, что в городе с населением чуть больше 600 тыс. человек работают метро, трамваи, автобусы, пригородные поезда и паромы. Причем метро имеет почетный статус самого северного в мире.

Пригородные поезда в районе Хельсинки продолжают развиваться. «Электрички интегрированы в систему городского транспорта, билет на поезд можно купить на сайте или в любом автомате», — говорит представитель аналитического агентства «Auto-Dealer-СПб» Денис Гаврилов.

Последняя ветка до города Вантаа была открыта в 2015 году и обошлась в €770 млн. Она связывает город с аэропортом. Весной 2016 года авиакомпания Finnair сообщила, что 14% пассажиров воспользовались поездом для поездки в аэропорт.

Пригородными поездами пользуются часто. «В час пик в поезде все сидячие места заняты. Конечно, проект был необходим для жителей прилегающих к Хельсинки городов, для тех из них, кто работает в столице Финляндии», — рассказывает Денис Гаврилов.

Недавно в Хельсинки тестировали автобус по вызову, чем-то похожий на Uber Pool (такси возит пассажиров, подсаживая по пути новых и меняя

достаточные пригороды. Например, Эспоо, где находится штаб-квартира некогда лидера рынка мобильных телефонов Nokia (сейчас Microsoft Mobile), Rovio (Angry Birds), Fortum (электрогенерация), Remedy (известна игрой Max Payne) и многих других. Добраться туда просто, и никто не стремится размещать офис непременно в столице.

ДЕНВЕР: ПРИУЧИТЬ АМЕРИКАНЦЕВ К ТРАМВАЮ

Американские города «заточены» под автомобилистов. Однако не все. Денвер — символ успеха общественного транспорта по-американски. В Денвере ходит скоростной трамвай, там развитая сеть автобусов. И, что самое удивительное, ими пользуются горожане, которые соглашаются оставлять свои машины на парковках.

Главное отличие Денвера в том, что его рельсовый транспорт достигает даже отдаленных пригородов. Этот город вторым в США после Вашингтона стал развивать пригородный транспорт. Но в Вашингтоне это было сделано больше сорока лет назад — получается, Денвер стал первопроходцем в современных условиях.

Правда, пассажиропоток в американских городах далек от европейского. В развитие транспортной сети Денвера вкладывались и до сих пор инвестируются миллиарды долларов, но, как подсчитали власти Денвера, только 6% горожан регулярно используют одну из самых развитых транспортных систем США для поездок на работу. Изначально предполагалось, что если вложить \$4,7 млрд в развитие рельсового транспорта, то 20–30% жителей города и его пригородов будут ездить на поездах. Многие в США, объясняют аналитики, вообще считают автобусы и общественный транспорт сервисом для самых бедных и из-за этого не хотят им пользоваться. Предубеждения рушатся не так быстро, и, возможно, в Колорадо полюбят ездить не только на машинах. Но дело может быть не только в этом, а еще и в самой архитектуре американских городов, считает активист движения за безопасность пешеходов Джон Ветмор. «Во многих американских пригородах тротуары попросту отсутствуют, а пешеходные переходы находятся очень далеко друг от друга. Статистики по этому поводу не собирают, но и без нее ясно, что людям не хочется пользоваться общественным транспортом в таких условиях», — уверен он.

Многие линии скоростного трамвая в Денвере открылись только в этом году, а план его развития прописан аж до 2030-го и местами до 2044 года. Вполне возможно, что к трамваю американцы привыкнут, а тротуары появятся чуть позже.

«РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ НАЙТИ БАЛАНС МЕЖДУ ТЕМ, ЧТО ПЛАТИТ ПАССАЖИР, И СВОИМИ РАСХОДАМИ»

О ТОМ, КАК ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ (ЦППК) ФОРМИРУЕТ ДЛЯ ВСЕЙ СТРАНЫ СТАНДАРТЫ ПЕРЕВОЗОК И ЗАКУПАЕТ НОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, РБК+ РАССКАЗАЛ ЕЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР [МИХАИЛ ХРОМОВ](#)



ФОТО: ЮРИЙ ЧИЧКОВ ДЛЯ РБК

— Как меры, принятые государством для поддержки пригородных пассажирских перевозок (нулевой НДС и льготный тариф на плату за пользование инфраструктурой), отразились на развитии ЦППК и других компаний?

— Меры были приняты в 2015 году, после того как проблема по обеспече-

нию железнодорожных пригородных перевозок вышла на уровень президента Владимира Владимировича Путина. Эти меры заложили базис для стабилизации ситуации по всей территории России, а на полигоне деятельности ЦППК позволили компании работать безубыточно. Объясняется это тем, что ни в одном регионе, кроме Москвы и Московской области, нет такой интенсивности

перевозок. На Московский транспортный узел в целом приходится более 60% всех перевозок по России, а с учетом маршрутов в соседних областях на долю нашей компании — 66–67% российского объема пригородных пассажирских перевозок. У компании с 2015 года заключен контракт с Москвой и Московской областью на перевозку пассажиров длительностью 15 лет. Аналогичный контракт

есть и с Рязанью. Теперь, когда мы приходим в банки, чтобы подписать лизинговые контракты на обновление подвижного состава, они видят наши долгосрочные планы и перспективы, подкрепленные конкретными договорами и принятыми государством решениями о поддержке отрасли. Поэтому и размер лизинговых ставок у нас низкий.

По другим регионам и ППК ситуация более сложная: там нет такого пассажиропотока. Поэтому для них важно, чтобы к тем мерам, которые приняло правительство, добавилась поддержка региональных бюджетов. Субъекты РФ должны в полном объеме компенсировать пригородным компаниям потери в доходах, если они возникают из-за установления регионом тарифов на проезд пассажиров ниже себестоимости перевозки. Не секрет, что многие регионы выпадающих доходов полностью не покрывают, и существует много судебных дел, где ППК требуют от администраций их погасить.

— **Ваша компания здесь не исключение?**

— Да, ведь мы работаем не только в Москве и области, но еще в девяти других регионах ЦФО, где экономическая ситуация не столь благополучна. По нашей оценке, задолженность нам со стороны ряда субъектов ежегодно превышает 1 млрд руб. Но наличие этого долга отчасти объяснимо: не до конца была определена нормативная база в части методологии расчета затрат на пригород. Сейчас разработана новая методика, Федеральная антимонопольная служба готовила ее открыто, принимая во внимание мнения разных сторон. В ближайшее время она начнет применяться. Да и в целом имеет место тенденция к снижению выпадающих доходов. Профессионализм и компетенция специалистов в регионах, которые занимаются транспортной тематикой, однозначно выросли. Сейчас нас слушают и слышат, и уровень субсидий за последние год-полтора увеличился в два с лишним раза.

— **А как у вас идет процесс переговоров и формирования тарифа с теми субъектами, которые не входят в Московский транспортный узел и буквально вынуждены считать каждую копейку?**

— Формирование тарифов — это не купеческий торг, а регламентированный процесс. Мы рассчитываем все наши затраты и открываем в регионе так называемое тарифное дело. Субъект РФ задает вопросы, мы даем ему разъяснения по тем или иным видам затрат, и затем он устанавливает тариф. ЦППК — публичный перевозчик, и даже если мы не согласны с уровнем тарифа и размером субсидий, то продолжаем возить, несмотря ни на что. Однако наше несогласие мы формализуем в виде искового заявления в суд.

— **Неизбежно встанет вопрос цены за ваши услуги. Если билеты будут дешевле, то, наверное, можно будет и больше пассажиров перевезти...**

— Вы можете торговаться в супермаркете? Здесь такой же принцип. Я показываю все свои затраты в определенном субъекте, а далее вопрос к его руководству: за счет чего я могу предоставить скидку? Как я ее возьму? Ведь я с прибылью не работаю, она вся уходит на конкретные инвестиции. Если я предоставляю скидку, то, значит,

«КОГДА ПОЯВЛЯЕТСЯ ЯСНОСТЬ НА ДОЛГИЙ СРОК, ТОГДА МОЖНО ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ С ФИНАНСОВЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОСКОЛЬКУ ЭТО САМАЯ КАПИТАЛОЕМКАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА. ЕСЛИ У ТЕБЯ СРОК СЛУЖБЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 30 ЛЕТ, А В ЛИЗИНГ ТЕБЕ ЕГО ДАЮТ ЛИШЬ НА ПЯТЬ, ТО ТОГДА ПЛАТЕЖИ БУДУТ НЕПОДЪЕМНЫМИ»

это будет за счет другого региона, а конкретно — Москвы или области. И в столичном регионе власти посмотрят на наши расчеты и скажут, что не будут дотировать другой субъект Федерации, и срежут мне на следующий год тариф. А у компании 95% пассажирской работы — в Московском транспортном узле. Зачем нам это нужно? Кроме того, в других регионах работают свои пригородные компании, и вход на чужой рынок не всегда оправдан. Регионы должны найти баланс между тем, что платит пассажир, и своими расходами. При грамотном и сбалансированном подходе это возможно.

— **Позволит ли новая методика начать пригородным компаниям из разных регионов производить закупки нового подвижного состава?**

— Вопрос обновления подвижного состава нужно рассматривать в комплексе. От введения в действие новой методики в бюджетах субъектов РФ денег, наверное, больше не станет. Новые поезда вдруг

не материализуются, их нужно приобретать, и за них заплатит пассажир, покупая билет, и в какой-то мере — регион. Дело здесь в другом. Когда появляется ясность на долгий срок, то тогда уже можно взаимодействовать с финансовыми организациями по обновлению подвижного состава, поскольку это самая капиталоемкая часть проекта. Если у тебя срок службы подвижного состава 30 лет, а в лизинг тебе его дают лишь на пять, то тогда, конечно, платежи будут неподъемными. — **В следующем году ЦППК впервые приобретет больше подвижного состава, чем спит по старости. Для других пригородных компаний такое пока недостижимо. Какие требования вы предъявляете к новым поездам?**

— В 2018 году мы спишем 22 поезда, а купим 26. Можно сказать, что сокращение парка остановлено, началось его расширение. В целом за 15 лет контракта с Москвой и Московской областью планируется заменить порядка 70% парка, только в ближайшие три года в планах компании — закупить 103 новых поезда. Конечно, сегодня пассажиры (особенно в Центральном регионе, где многие ездят за границу) уже могут сравнивать то, что есть у нас, с тем, что предлагают экономически развитые страны, и их сложно чем-то приятно удивить. Когда мы разрабатывали программу обновления подвижного состава, то привлекали к этому процессу самих пассажиров. Есть массовые перевозки — так называемые 6000-е маршруты. И на смену старым рижским электричкам там приходит новая серия ЭП2Д, которую мы начали закупать в прошлом году. Еще на этапе разработки и производства мы возили активных потребителей наших услуг на завод, они общались с конструкторами, технологами, рассказывали о своих желаниях. И в целом все потребительские качества — как должен работать климат-контроль, какие нужны кресла, расцветки — это результат рефлексии наших пассажиров. Новые поезда стали тише, их ход теперь мягче, а безопасность поездки — выше. Система контроля доступа в поезд исключает, чтобы пассажира могло зажать дверями. Плюс к этому после тщательной проработки вопроса улучшены условия доступа маломобильных пассажиров. Главное, на что мы обращаем особое внимание, — безопасность и комфорт для пассажиров. В этом году мы запустили новый поезд «Иволга» от Киевского вокзала до Новопеределкино. Поскольку много людей перемещаются на небольшие расстояния, мы сде-

дали облегченную компоновку. Это очень хороший бестамбурный поезд. Но Тверской вагоностроительный завод говорит, что готов предложить нам на его базе новый состав ЭП2Тв. В серию он пойдет уже в 2019 году. Мы посмотрим на его характеристики. В любом случае подвижной состав мы покупаем на тендере, он должен соответствовать определенным критериям, в том числе и по цене. Кто предложит лучшее соотношение по критерию цена-качество, у того и будем закупать.

— **Вы взяли в долгосрочную аренду у РЖД платформы и остановочные пункты. Какой смысл вкладывать средства не в свою инфраструктуру?**

— Изначально наша программа, когда мы решили взять платформы, называлась «Ответственный перевозчик». Потому что выглядело это странно, когда пассажир выходил из новой хорошей электрички на старую изношенную платформу. Сейчас это называется «комплексная услуга». В свое время мы провели с РЖД большую работу и убедили владельца инфраструктуры в том, что правильно будет, если мы действительно возьмем на себя оказание всех услуг: от продажи билетов до оформления поездов и платформ. И вот мы инвестируем в них именно в рамках утвержденной ОАО «РЖД» инвестиционной программы. Тратим и собственные средства на различные виды ремонта, которые ввиду изношенности инфраструктуры по затратам приближаются к капитальному ремонту. Причем делаем все достаточно быстро. На нашем полигоне почти 2,5 тыс. платформ — чтобы все привести в порядок, нужны колоссальные средства и время. Но мы расставляем приоритеты, модернизируем в первую очередь те остановочные пункты, где большой пассажиропоток.

— **Пассажирооборот Московского транспортного узла стабильно растет. А планируете ли вы увеличивать перевозки в других регионах?**

— Это вопрос к руководству самого региона. Если у нас есть возможность возить пассажиров в рамках того транспортного заказа, который нам дают, мы возим. Однако при увеличении объемов неизбежно встанет вопрос о том, кто за это будет платить. Мы как-то пришли в один из регионов, но оказалось, что инвестиционную программу там путают с благотворительностью. Если какой-то регион захочет увеличить транспортный заказ и предусмотрит для этого средства, то мы готовы.

ВОСЕМЬ НОВЫХ ПРИГОРОДНЫХ СЕРВИСОВ

ПРЕДЛАГАЯ ПАССАЖИРАМ КОМПЛЕКСНУЮ УСЛУГУ ПО ПЕРЕВОЗКЕ, ПРИГОРОДНЫЙ ОПЕРАТОР ЗАБОТИТСЯ ОБО ВСЕМ — ОТ МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ ДО РЕМОНТА ПЛАТФОРМ И ДАЖЕ ДОСТАВКИ К НИМ ЖИТЕЛЕЙ ОТДАЛЕННЫХ РАЙОНОВ. **ЮЛИЯ РОМАНОВА**



ФОТО: ЕВГЕНИЙ САМАРИН/РИА НОВОСТИ

1. ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ УСЛУГ И ФУНКЦИЙ СИСТЕМЫ ПРОДАЖ

В настоящее время ОАО «Центральная ППК» развивает систему продажи билетов и внедряет новые услуги и функции. Основные внедряемые преимущества для пассажиров: возможность оплаты билета банковской картой в поездах, покупка билетов на поезда с местами в каждой кассе и билетном автомате, мультязычный интерфейс билетных автоматов, покупка билетов в мобильном приложении компании, покупка нескольких билетов и услуг в автомате одним заказом, а также реализация других пожеланий пассажиров, накопленных за время работы компании. В 2017 году обновление будет распространено на Павелецком, Киевском, Казанском, Ярославском направлениях Московского узла и во всех региональных центрах полигона обслуживания компании. В первом квартале 2018 года обновление распространится на весь полигон.

2. МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Мобильное приложение «Расписание электричек» для операционных систем iOS и Android.

У пользователей появилась возможность в режиме реального времени получать информацию о графике движения электричек напрямую от официального перевозчика. Удобно отслеживать изменения в расписании: информация о прибытии электропоезда рассчитывается с точностью до одной минуты. Можно сортировать электропоезда по категориям, для удобства построения маршрутов встроена интеллектуальная автоподсказка

ввода станции назначения. Планируется расширение функционала мобильного приложения: в ближайшем будущем появятся возможность покупки билета и функция информирования о сбоях в графике движения поездов и времени окончания действия билета.

3. МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Целью проекта является увеличение объемов пригородных перевозок ЦППК за счет пассажиров из новых микрорайонов с низкой транспортной доступностью до железнодорожных станций и сложной дорожной ситуацией на существующем автобусном сообщении от нового микрорайона до Москвы.

Организованы четыре мультимодальных маршрута. На трансферном автобусе можно добраться с улицы Лунной до станции Домодедово, от микрорайонов Новое Домодедово и Южное Домодедово — до станции Домодедово, станция Пушкино связана с микрорайонами Новое Пушкино и «О'Пушкино», а микрорайон Лукино-Варино — со станцией Чкаловская. Трансферный автобус ходит без промежуточных остановок с интервалом между рейсами 10–20 минут. Время в пути занимает 10–20 минут в зависимости от маршрута. Экономия пассажира от подъезда дома до Москвы в среднем составляет от 15 до 40 минут в одну сторону.

Для оформления проезда на трансфере необходима транспортная карта ЦППК, «Тройка» или «Стрелка». При оформлении в первые необходимо обратиться в пригородную кассу станции на маршруте, сообщить кассиру свои фамилию, имя и номер транспортной карты для внесения пассажиров в единый реестр пассажиров, пользующихся

трансфером, и оформить единый проездной документ на электричку или экспресс совместно с трансферным автобусом. Срок действия проездного документа на трансфер должен совпадать со сроком действия проездного документа на поезд. Специальное предложение для жителей Домодедово — тариф «Микс», который включает в себя электричку и экспрессы с трансферным автобусом по единой цене 4,2 тыс. руб. на один месяц.

«Наша цель — привлечь пассажира на электропоезда», — подчеркнул директор по инфраструктуре ЦППК Владимир Козлов. В компании прорабатывают открытие новых мультимодальных маршрутов, а также идет постоянная работа по увеличению пассажиропотока на существующих маршрутах.

4. WI-FI В ВАГОНАХ

Сейчас оборудование беспроводной сети Wi-Fi работает на 68 электропоездах. До конца года такое оборудование будет установлено и подключено еще на 25 поездах собственного парка ЦППК. Отличить такие поезда можно по уже ставшим всем знакомыми стилям с логотипом Wi-Fi в вагонах.

5. НОВЫЙ ИНТЕРФЕЙС ТЕРМИНАЛОВ

Билетопечатающие терминалы ЦППК оснащают дополнительными сервисами для пассажиров. В обновленных автоматах пассажиры могут покупать несколько билетов. Велосипедисты могут взять талон на бесплатный провоз велосипеда. Есть также возможность докупить квитанцию на багаж. На экране терминала отображаются наиболее популярные станции, которые определяются автоматически на основе анализа статистики продаж. Станции, где можно пересесть на метрополитен или МЦК, отмечены соответствующими значками. Сразу после покупки билета терминал покажет расписание ближайших поездов.

6. ТЕРМИНАЛЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

На станциях Московского транспортного узла там, где нет касс или они работают не круглосуточно, ЦППК начала устанавливать терминалы самообслуживания. Указанные терминалы уже установлены на Киевском и Ярославском направлениях, а также с 25 октября — на Савеловском направлении МЖД. Функция внесения наличных или безналичных расчетов

из соображений безопасности в этих терминалах не предусмотрена: пассажиры берут предварительный проездной документ, а расплачиваются за него с разъездным кассиром во время поездки.

При предъявлении предварительного проездного документа, оформленного на станции посадки, кассир в поезде или в кассе на станции назначения не берет с пассажира дополнительный сбор. Нововведение позволило увеличить скорость обслуживания в электричках и минимизировать количество конфликтных ситуаций: время и станция посадки указаны в документе, пассажиру не нужно доказывать, от какой станции он едет.

7. ВАЛИДАТОРЫ НА ПЛАТФОРМАХ

В этом году ЦППК начала оснащать пригородные платформы валидаторами. Аппараты ставят на тех станциях, где нет турникетов. Пилотное направление — Павелецкое, в планах на 2018 год — установка валидаторов на станциях других направлений. Они удобны для пассажиров, которые на электричках ездят не каждый день, например работают по сменному графику сутки через трое, и доезжают до станций, оборудованных турникетами. Покупать ежедневный абонемент им невыгодно. После установки валидатора пассажиры смогут покупать проездные абонементы на 10, 20 и 60 поездок. Проездной билет нужно приложить к валидатору, открыть поездку, а на конечной станции, например на Павелецком вокзале, пройти через турникет и закрыть поездку. Раньше абонементом на количество поездок можно было пользоваться только между станциями, где есть турникеты.

8. ЧАСЫ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА ВЕЛОСИПЕДОВ

В целях поддержки велодвижения введена опция «бесплатный провоз велосипеда», которая действует с 11:00 до 16:00 и с 21:00 до 6:00. В остальное время плата за провоз велосипеда составляет 60 руб., при условии следования на расстояние менее 100 км (за расстояние свыше 100 км плата увеличивается до 120 руб.). Также при доплате к абонементу «Большая Москва», «Ежедневно» по 300 руб. в месяц, а к абонементу «выходного дня» — 200 руб. велосипедисты могут осуществлять провоз велосипедов в течение месяца.

КАК ПРИГОРОДНЫЕ МАРШРУТЫ СВЯЖУТ С МЦК

НА 2018 ГОД НАМЕЧЕНА МАСШТАБНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ СО СТОЛИЧНЫМИ «ЛАСТОЧКАМИ». ВСЕ НОВЫЕ УЗЛЫ — В НАШЕЙ ИНФОГРАФИКЕ.



1. ГОРЬКОВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

На Горьковском направлении МЖД ближе к станции МЦК «Нижегородская» станет станция Карачарово — платформу Карачарово перенесут на полкилометра. Строящаяся станция полностью заменит существующий остановочный пункт. Пересадка с пригородных поездов на «Ласточки» будет занимать всего несколько минут, для пассажиров построят подземный пешеходный переход. На станции возведут три пассажирские платформы, шесть сквозных путей и два тупиковых. Вообще, у железнодорожников на Карачарово большие планы: сделать здесь для некоторых поездов Горьковского направления конечную станцию. На пересечении МЦК и железной дороги на Рязанском проспекте появится еще две станции метрополитена: «Нижегородская» Кожуховской ветки, которую построят в 2018 году, и «Нижегородская» Третьего пересадочного контура, строительство которой также запланировано на ближайшие год-два. На Рязанском проспекте в 2018 году будет создан крупнейший в Москве Транспортно-пересадочный узел (ТПУ), который свяжет пригородное сообщение, метрополитен и наземный транспорт.

2. ЯРОСЛАВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

На Ярославском направлении появится удобная пересадка с остановочного пункта МЖД Северянин на станцию МЦК «Ростокينو». Северянин перенесут на 600 м к «Ростокينو» и сделают переход по принципу «сухие ноги». Ежедневно только на Ярославский вокзал приезжают более 97 тыс. человек на электричках, а пассажиропоток «Комсомольской» Кольцевой линии достигает 200 тыс. человек в сутки. Московское правительство ожидает пассажиропоток «Ростокينو» в часы пик до 37 тыс. человек в сутки. Уже сегодня пересадкой с платформы Северянин на «Ростокينو» пользуются до 20 тыс. человек в день, по данным столичного деп-

транса, снизил нагрузку на станцию метро «Комсомольская» на четверть. Создаваемая удобная пересадка привлечет новых пассажиров электропоездов на МЦК, и самая востребованная станция — «Комсомольская» Кольцевой линии — должна еще больше разгрузиться.

3. РИЖСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

На Рижском направлении для быстрой пересадки с пригородного поезда на станцию МЦК «Стрешнево» строится на новом месте станция Ленинградская. Их объединят крытым пешеходным переходом. Для жителей близлежащих районов построят пешеходные мосты с каждой стороны остановочного пункта. Сейчас Ленинградская — одна из самых удаленных от МЦК станций

железнодорожной: нужно пройти полтора километра. Поэтому пассажиропоток здесь по меркам Москвы весьма скромный — 4,3 тыс. человек. После строительства платформы у станции МЦК пассажиропоток кольцевой дороги возрастет почти вдвое, до 7,9 тыс. человек.

4. САВЕЛОВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

На Савеловском направлении МЖД станцию Окружная перенесут на 210 м к станции «Окружная» МЦК. Расстояние между станциями сильно сократится, здесь появится переход по принципу «сухие ноги». Новую станцию построят на железнодорожной эстакаде над путями МЦК в районе Станционной улицы. Пересадка будет быстрой и теплой. Свяжут железнодорожную станцию

также с новой станцией метро «Окружная» Люблинско-Дмитровской линии. Она будет продолжением салатовой ветки от станции метро «Петровско-Разумовская». Все три «Окружные» будут связаны между собой лифтами и эскалаторами.

5. ПАВЕЛЕЦКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

На Павелецком направлении Варшавская будет интегрирована со станцией МЦК «Верхние Котлы». Для Варшавской возведут платформу с турникетно-кассовым терминалом, построят пути и модернизируют железнодорожную инфраструктуру. Станция свяжет крытый пешеходный переход. Удобная пересадка снизит нагрузку на станцию метро «Павелецкая» Кольцевой и Замоскворецкой

линий, а также на станцию «Нагатинская» Серпуховско-Тимирязевской линии. По прогнозам, пассажиропоток нового узла составит 18 тыс. человек в час пик. Сейчас станция пригородных электричек Нижние Котлы Павелецкого направления удалена от станции МЦК «Верхние Котлы» на 1,2 км.

6. КУРСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В конце 2018-го Курское направление МЖД объединится с МЦК после строительства совершенно новой железнодорожной станции Новохлольская. Ее платформы разместят вплотную к одноименной станции МЦК. Пересадка будет осуществляться по принципу «сухие ноги» — без выхода на улицу. Сегодня, чтобы пересечь из электрички Курского направления, приходится выходить на станции Калитники и преодолевать полтора километра до МЦК.

7. ЛЕНИНГРАДСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Со станции НАТИ на станцию МЦК «Лихоборы» пассажиры переходят за шесть минут. Здесь построят крытый наземный переход. Пешеходный путепровод пройдет над строящимся участком Северо-Восточной хорды.

ЭВОЛЮЦИЯ ЭЛЕКТРИЧКИ

РОССИЙСКИЕ ЗАВОДЫ ОСВОИЛИ ВЫПУСК СОВРЕМЕННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК, И ПОТРЕБНОСТЬ В НЕМ ОГРОМНА: В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ОЖИДАЕТСЯ МАССОВОЕ СПИСАНИЕ СТАРЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК. **ЕВГЕНИЙ ТРЕТЬЯКОВ**

СТАРАЯ «РИГА»

Во всех регионах страны еще продолжают эксплуатироваться различные модификации электропоездов ЭР-2 Рижского электромашиностроительного завода, которые были спроектированы в середине 70-х годов прошлого века и выпускались вплоть до распада СССР.

По данным «Российских железных дорог», сегодня на всей российской сети немногим более 9,5 тыс. вагонов пригородных поездов. К 2030 году будет списано около половины действующего парка и понадобится 4159 новых вагонов. Однако подвижной состав уже сейчас списывается полным ходом: до 2020 года дефицит парка РЖД оценивают в 1680 вагонов, в течение двух следующих лет необходимо закупить около тысячи вагонов, каталожная стоимость которых в сумме составляет не менее 60 млрд руб.

Наиболее острая ситуация в 2018–2020 годах прогнозируется в Калининградской, Ростовской, Саратовской, Кировской и Кемеровской областях, Забайкальском и Красноярском краях.

Введение правительством нулевой ставки НДС на услуги пригородных пассажирских компаний (ППК) и льготного коэффициента 0,01 на пользование услугами инфраструк-

туры РЖД дало возможность многим пригородным компаниям выйти на безубыточную деятельность, но не сформировать инвестиционные программы.

«К нам поступает информация от глав субъектов Федерации, там осознают проблему, но при этом не выражают готовности принимать участие в финансировании экономически обоснованного уровня тарифов, поскольку не имеют никакой возможности предусмотреть в своей инвестиционной программе средства на обновление подвижного состава, — заявил РБК+ заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике Сергей Шатиров. — До 80% доходов ППК уходит на аренду подвижного состава у РЖД. Два наших крупных производителя железнодорожной техники, «Трансмашхолдинг» и группа «Синара», производят всю линейку моторвагонного подвижного состава как для пригородных, так для городских перевозок. Новые отечественные поезда успешно работают по всей стране и во всех климатических зонах. Но заводы загружены не более чем на 60%».

Как пояснил руководитель бизнес-блока «Пассажирские перевозки» РЖД Павел Бурцев, на обновление пригородного подвижного состава компания в 2018 году планирует потратить 5 млрд руб. и еще 15 млрд ис-

пользовать по программе закупки «Ласточек». Последние, впрочем, пойдут в основном на увеличение перевозок по Московскому центральному кольцу. А на 5 млрд руб. РЖД переменной тока на Демидовском машиностроительном заводе. Четырехвагонные электрички отправят на Северо-Кавказскую и Приволжскую железные дороги и сдадут в аренду местным пригородным компаниям.

НАУЧИЛИСЬ ДЕЛАТЬ

Демидовский машиностроительный завод предлагает рынку электричку ЭП2Д, которая соответствует техническим регламентам Евразийского таможенного союза, комфортна и имеет хорошие технические характеристики. Ее цена самая низкая среди аналогичных поездов — 500 млн руб. за 11-вагонный состав, но все равно это слишком много для большинства из 22 существующих пригородных пассажирских компаний.

Приобрести новый подвижной состав могут лишь Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) и Северо-Западная пригородная пассажирская компания (СЗППК).

Причем последняя в прошлом году купила всего четыре состава ЭП2Д по восемь вагонов с головным моторным. Каждый такой поезд стоит 415 млн руб. Как пояснил руково-

дитель СЗППК Виталий Григорьев, в 2017 году списано пять электричек, а до 2025 года предстоит списать 37 составов, обеспечивающих сегодня свыше 20% перевозок. Чтобы восполнить выбывающий подвижной состав, нужны куда более серьезные инвестиции, чем прежде. Возможно, в будущем компании удастся убедить руководство Санкт-Петербургского транспортного узла ввести в тариф инвестиционную составляющую, которая пойдет на лизинг новых электричек.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Среди пригородных пассажирских компаний наиболее устойчивое положение у ЦППК благодаря большому, мобильному и платежеспособному населению в зоне Московского транспортного узла. В следующем году, сообщили в ЦППК, закупки компанией нового подвижного состава впервые превысят выбывающий парк, и в течение двух ближайших лет удастся избавиться от старых рижских электричек.

ЦППК планирует закупить 26 поездов, причем 20 из них пойдут на замену, а шесть — это расширение парка. На данный момент в парке компании 60 старых рижских электричек, срок их службы 25–28 лет, к 2020 году они должны быть заменены на новые российские.

ЧЕТЫРЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МОДЕЛИ РОССИЙСКИХ ЭЛЕКТРИЧЕК



ЭП2Д

Электропоезд Демидовского машиностроительного завода предназначен для эксплуатации на электрифицированных участках железных дорог при номинальном напряжении контактной сети 3000 В с максимальной скоростью 120 км/ч. Впервые может использоваться головной моторный вагон, который дает возможность создавать поезда из двух-трех вагонов. Аэродинамическая форма стеклопластиковой кабины (без поручней и подножек, со съемной лестницей) исключает несанкционированный подъем посторонних лиц на крышу (зацеперов). Поезда оборудованы установками кондиционирования и обеззараживания воздуха, системами климат-контроля и видеонаблюдения, энергосберегающим оборудованием, включая светодиодную подсветку, и аварийной крэш-системой вагонов. Созданы условия для инвалидов, включая увеличенные туалетные комнаты и подъемник для посадки-высадки с низких платформ. В данный момент ЭП2Д эксплуатируются на Московском транспортном узле в пригородном варианте.



ЭС1 «Ласточка»

В 2009 году ОАО «РЖД» заказало компании Siemens пригородный электропоезд, который должен был работать на Олимпийских играх в Сочи в 2014 году. Его особенностью стала возможность ездить на участках как с постоянным, так и с переменным током: этого потребовали различные условия работы на равнинном и горном секторах Сочи. Автотормозное и тяговое оборудование спроектировано для сложных горных условий с уклонами до 40 градусов и температур до минус 40°C. Сейчас по лицензии Siemens на СП «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме производят более простые варианты «Ласточки» — ЭС2Г и ЭС2ГП, которые работают только на постоянном токе. Существует пять вариантов компоновки салонов в зависимости от цели использования (городская или межрегиональная). Но во всех «Ласточках» есть интернет, климат-контроль, информационные табло, видеонаблюдение, розетки для подзарядки гаджетов, туалеты и места для хранения багажа.

ЦППК является главным потребителем, который заставляет отечественных машиностроителей разрабатывать новый подвижной состав для пригородных перевозок.

Весной 2017 года по Киевскому направлению Московской железной дороги запущен новый комфортабельный ЭГ2Тв «Иволга» производства Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ), сейчас в парке ЦППК два таких поезда.

До конца 2018 года должен быть сертифицирован новый электропоезд ЭП2Тв производства ТВЗ, а в начале 2019 года начнутся его закупки. Завод в августе уже представил полноразмерный макет этого вагона на «Экспо 1520» в Щербинке. Именно этот тип подвижного состава с 11 вагонами должен стать массовым на ближайшие 10–15 лет для регионов с большим пассажиропотоком. Особенность поезда в том, что он спроектирован по блочному (модульному) принципу. В случае поломки можно будет извлечь один блок, заменить его другим и тут же выпустить состав на линию.

Новый поезд будет иметь увеличенные интервалы пробега между обязательным техническим обслуживанием и текущими ремонтами, что позволит закупать меньшее количество подвижного состава, рассказали РБК+ в ЦППК. ЭП2Тв будет использоваться там, где за него смогут заплатить пассажиры — в Москве и Московской области, а старый подвижной состав можно будет передислоцировать в другие области Центральной России, где работает компания. Цены на билеты там ниже».

1680

новых вагонов электричек вместо списываемых понадобится пригородным пассажирским компаниям России уже до 2020 года, по данным РЖД

ПОЛЕТАТЬ НА «ЛАСТОЧКАХ»

За последние несколько лет «Ласточки» превратились в универсальный подвижной состав, который используется как междугородный (самый длинный маршрут — от Москвы до Курска, 537 км), так и сугубо городской (Московское центральное кольцо).

«Ласточка» вдвое дороже демиховского ЭП2Д (вместе с контрактом на обслуживание стоимость одной «Ласточки» приближается к миллиарду рублей), их закупкой и эксплуатацией занимаются РЖД. Производит составы российско-германское предприятие «Уральские локомотивы» (СП Siemens и группы «Синара»). Несмотря на цену, уже выпущено более сотни поездов, во многом ставших символом железнодорожного обновления. Производитель утверждает, что по мере увеличения локализации цена будет снижаться. Поставлена задача достичь прак-

тически 80% использования отечественных компонентов.

«Для крупных городов «Ласточка» — идеальный вариант, который заложил определенный стандарт перевозок, — заявил РБК+ директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Высшей школы экономики Константин Трофименко. — Сейчас, видя пример МЦК, многие мегаполисы хотят развивать сегмент городской электрички, сделать каркас с быстрым железнодорожным сообщением, вокруг которого будут расти офисы, дома, появляться новые рабочие места. Такой подход давно используется на Западе».

ИНВЕСТИЦИИ НАЙТИ ПРИДЕТСЯ

Весной 2017 года РЖД проводили опрос пассажиров, насколько те удовлетворены услугами в пригородных поездах. В среднем индекс вырос с 72 пунктов в 2016 году до 76 (из 100 возможных). Однако на тех маршрутах, где отсутствовали скоростные поезда «Ласточка», он составил всего 59 пунктов, а там, где они были, — целых 83 пункта.

Конечно, для многих городов «Ласточка» еще долго будет непозволительной роскошью, однако без приобретения пусть более дешевых, но тоже достаточно современных электричек никому не обойтись, полагает Константин Трофименко. Главное — наладить полноценное тактовое движение, что возможно только при использовании подвижного состава с высокими эксплуатационными характеристиками.

Очевидно, что при нынешнем положении дел вряд ли можно надеять-

ся на бюджеты регионов, если речь не идет о Московском и Санкт-Петербургском транспортных узлах. Губернаторам пришлось бы искать деньги на новые электрички в местном бюджете, в то время как федеральные автодороги им обходятся бесплатно, а с владельцев автобусов и маршруток еще и можно брать налоги.

Сергей Шатилов из Совета Федерации полагает, что другого выхода, кроме расширения мер господдержки для стимулирования обновления, пока не существует. Тем более что эти меры в других отраслях промышленности уже показали неплохие результаты. В частности, можно создать программу софинансирования приобретения пригородного подвижного состава с использованием долгосрочного некоммерческого лизинга. При этом бюджет вполне может доплачивать производителю подвижного состава определенную сумму при покупке, как это делается сейчас, к примеру, в случае с грузовыми локомотивами.

На состоявшемся в ноябре заседании правительства по проблемам пригородного сообщения министр транспорта РФ Максим Соколов заявил, что считает возможным, исходя из объема накопленной амортизации электропоездов и доходов РЖД, предложить РЖД в течение трех лет предусматривать в инвестпрограмме по 5 млрд руб. ежегодно на закупки моторвагонного подвижного состава. А компенсация расходов на инфраструктуру и нулевую ставку НДС для пригородных пассажирских компаний обойдется федеральному бюджету за три года в 111 млрд руб.



ЭГ2Тв «Иволга»

Принципиально новый класс электропоездов, ранее не производившихся в нашей стране. Здесь отсутствуют тамбуры, уменьшено число сидячих мест, двери равномерно распределены по вагону. Вагоны опираются на тележки с пневмоподвеской и имеют очень высокую плавность хода. Используется система мониторинга технического состояния, есть возможность использовать систему многих единиц (СМЕ), когда при сцеплении нескольких моторных вагонов управлять ими можно из одного. Концепция «Иволги» подразумевает возможность создания множества модификаций в зависимости от нужд эксплуатанта: поезд может быть городским, пригородным, межрегиональным, а также использоваться для сообщения с аэропортами. Можно даже создавать составы с расчетом на разные скорости движения. Есть климат-контроль и система видеонаблюдения. Первые «Иволги» развивают скорость до 120 км/ч, есть варианты, рассчитанные на 160 км/ч, а в перспективе появятся электрички для высокоскоростного движения — 250 км/ч.



ЭП2Тв

Новая рельсовая машина создана на входящем в «Трансмашхолдинг» Тверском вагоностроительном заводе. Ее прототип был представлен в рамках железнодорожной выставки «Экспо 1520». Ожидается, что всего за год новейшая электричка перейдет к ходовым испытаниям. Выход в серию запланирован уже на 2019 год. Состав ЭП2Тв может включать от четырех до 14 вагонов, основная составность — 11 вагонов. Используются асинхронные двигатели, которые позволят составу разогнаться до 160 км/ч. Вагоны ЭП2Тв будут иметь широкие дверные проемы, а система их соединения обеспечит защиту от вибрации, шума, перепадов температур. В вагонах ведется видеонаблюдение, есть системы климат-контроля. Новые конструктивные решения позволили существенно снизить потребление электроэнергии, необходимая для передвижения. Модульная конструкция, предполагающая возможность быстрой замены вышедших из строя узлов, резко сокращает ремонтный простой подвижного состава.

ПРОТИВ ЗАЦЕПЕРОВ, ВАНДАЛОВ И ЗАЙЦЕВ

ПАССАЖИРЫ, КОТОРЫЕ ЦЕПЛЯЮТСЯ ЗА ВАГОНЫ, ПОРТЯТ ИХ ИЛИ ПРОСТО НЕ ПЛАТЯТ ЗА ПРОЕЗД — ГОЛОВНАЯ БОЛЬ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ. ОТ НЕЕ ПОМОГАЕТ ТОЛЬКО КОМПЛЕКС МЕР: УСИЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ В СОЧЕТАНИИ С РАЗВИТИЕМ СЕРВИСА. **ЮЛИЯ РОМАНОВА**

«ИМ НЕ ХВАТАЕТ ЛЮБВИ»

Зацеперы — это молодые, как правило, люди, которые хватаются за поручни, встают на сцепку, залезают на крышу вагонов и так едут до своей станции. «Физически неподготовленные подростки срываются с вагонов. Много случаев ударов током. Молодой человек думает, что если он залезет на крышу поезда в отстойнике и ничего не тронет, то все получится. Но электродуга возникает на расстоянии до метра, и 27,5 тыс. вольт его достают неминуемо», — отмечают в Московском межрегиональном следственном управлении (МСУ) на транспорте Следственного комитета РФ. В 2016 году увлечение зацепингом привело к смерти 21 несовершеннолетнего по состоянию на осень, сообщили в управлении. В нынешнем году таких случаев в сопоставимом периоде зафиксировано девять, что отражает положительную динамику. Уменьшение количества таких групп приводит к снижению интереса к теме, что в конечном счете позволяет сохранить жизни детей.

С апреля этого года за хулиганские действия, угрожающие безопасности эксплуатации транспортных средств, зацеперам грозит штраф от 150 тыс. до 300 тыс. руб., или в размере зарплаты (иного дохода) за период до двух лет, либо ограничение или лишение свободы на срок до двух лет. По версии Московского МСУ на транспорте, вовлекаются в опасное занятие молодые люди в основном через тематические сайты и мессенджеры. «На свои акции они собираются в течение получаса, атакуют конкретный состав. Проехали одну станцию — и разбежались, сделав селфи», — пояснили в ведомстве.

Отлавливать распространителей идей зацепинга Роскомнадзор и Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) начали год назад. Удалось заблокировать более 200 групп, пропагандирующих зацепинг. По словам исполнительного директора ОАО «ЦППК» Максима Дьяконова, зацепинг создает потенциально опасные ситуации как для самих нарушителей, так и для других людей, не говоря уже о сботах по вине хулиганов в графике движения поездов.

«Некоторые начинают заниматься зацепингом из-за любви к риску. А есть те, кто готов расстаться с жиз-

192

акта вандализма на железной дороге зафиксировала ЦППК с начала 2017 года

ню и ищет способ. Зацепер у всех на виду, все его видят и считают крутым. Самая красивая для суицидников смерть», — рассуждает психиатр-криминалист Михаил Виноградов.

В октябре ролики с зацеперами и ругерами Роскомнадзор приравнял к пропаганде суицида, и соцсети начали блокировать странички экстремалов. В свою очередь, сотрудники ЦППК занимаются обучением школьников правилам поведения на железной дороге и показывают им фильм «Поездка ценою в жизнь» и видеоролик «Путевые советы. Сделаем поездку безопасной».

«Зацеперство часто приводит к смерти. Это больше хулиганство, чем просто развлечение, — говорит председатель комиссии по безопасности Общественной палаты России Антон Цветов. — Те взрослые люди, которые катаются на электричках вне вагона, помимо штрафа должны нести уголовно-административную ответственность до 15 суток ареста». «В метро на каждой станции полно полицейских, а на пригородных электричках полиции в разы меньше. Это перекося, нужно увеличить штат полиции», — добавляет председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. По его мнению, нужно вести видеонаблюдение. «Как только камера фиксирует зацепера, машинист останавливает поезд и вызывает полицию. Когда этих ребят начнут в массовом порядке ловить, явление пойдет на спад», — дает рецепт эксперт.

Несмотря на то, что действующее законодательство наделило перевозчиков полномочиями по взиманию штрафа за безбилетный проезд, основной проблемой безбилетного проезда остается отсутствие неотвратимости наказания на законодательном уровне. Перевозчик не имеет права задерживать зайцев, препятствовать их передвижению по составу,

применять меры по доставке этих граждан в ЛОВД, требовать удостоверение личности для составления акта о безбилетном проезде, блокировать, задерживать и препятствовать передвижению граждан, осуществляющих проход в несанкционированных местах и прыгающих с платформ.

А вот Михаил Виноградов считает, что взрослые люди — педагоги, родители — прежде всего должны понять, почему ребенок в это втягивается. «А не хватает подростку чаще всего домашней любви», — резюмирует эксперт и предлагает взрослым переориентировать склонного к риску ребенка с зацепинга на настоящий спорт — например, на горные лыжи.

ВСЕХ — НА ВИДЕО

Граффитчики разрисовывают поезда и станции, хулиганы разбивают окна, портят кресла, крадут все, что могут открутить. С начала 2017 года ЦППК зафиксировала 192 акта вандализма, в том числе 18 случаев нанесения ущерба поезду граффитчиками и 11 краж в вагонах. Вандалам по закону грозит штраф до 40 тыс. руб. либо, если они действуют группой, заключение на срок до трех лет (ст. 214 ч. 2 УК РФ). Но в реальности, пояснили в ЦППК, их часто невозможно наказать, в большинстве своем это несовершеннолетние.

Михаил Виноградов обращает внимание, что на «Ласточках» вандализма гораздо меньше. «Хулиганов отпугивает усиленная охрана этих поездов, во-вторых, разрисовывать «Ласточку» неудобно, она пролетает маршрут на высокой скорости», — пояснил эксперт.

В ЦППК также отмечают, что оборудованные видеокameraми поезда повышенной комфортности страдают от вандалов меньше: «Экспрессы «семитысячной» нумерации, как правило, пассажиры не портят».

ЗАРУБЕЖНЫЙ ЗАЦЕПИНГ

В европейских странах, Канаде, Новой Зеландии с зацеперами борются высокими штрафами. Так, в Новой Зеландии размер штрафа составляет 10 тыс. новозеландских долларов. В Германии зацепинг расценивается как опасное вмешательство в работу железнодорожного транспорта, и размер штрафа, прямо пропорциональный опасности этого вмешательства, может составлять €50 тыс. В Канаде за зацепинг предусмотрен арест сроком до

Видеонаблюдение, сходятся эксперты во мнении, — самое действенное средство против вандализма.

ПЛАТИТЬ УДОБНО, НЕ ПЛАТИТЬ ТРУДНО

Примерно 20% пассажиров до сих пор ездят на электричках зайцами или не полностью оплачивают проезд, подсчитали в ЦППК. Кирилл Янков называет чуть меньшую цифру — 15%. Он рассказывает, что недобросовестные граждане находят новые лазейки. «После установки турникетов появились «полузайцы», которые берут билет не на всю поездку, а только чтобы зайти или выйти», — констатирует он. По мнению Кирилла Янкова, решить проблему может прежде всего увеличение числа контролеров. «В советское время было больше милиции и контролеров на железной дороге и меньше шансов от них убежать», — говорит он.

Между тем за последние годы число безбилетников сократилось, уверяют в ЦППК, и это связано с усилением борьбы по пресечению безбилетного проезда в поездах, развитием автоматизированной системы оплаты контроля и учета проезда в пригородных электропоездах (АСОКУПЭ) и другими мерами. Сочетание контроля и сервиса, полагают в компании, и в дальнейшем будет снижать число безбилетников.

ЦППК неоднократно выходила с инициативой восстановить административную ответственность за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте, которая ранее была предусмотрена Кодексом об административных правонарушениях РФ, а также создание нового органа на федеральном уровне с полномочиями по выявлению и самостоятельному привлечению безбилетных граждан к административной ответственности.

одного года, а также штраф в размере от 130 до 10 тыс. канадских долларов.

В Индии многие пассажиры поездов становятся зацеперами поневоле — из-за нехватки мест в вагонах. Ежегодно на железных дорогах страны гибнут около 15 тыс. человек. В Мумбае и его пригородах ежедневно гибнут около 12 человек, большинство из которых — пассажиры, сорвавшиеся с переполненных поездов.

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

ЭКОНОМИЯ ДЕНЕГ И ВРЕМЕНИ
ГАРАНТИРОВАННОЕ ВРЕМЯ В ПУТИ
КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

ПО РАБОЧИМ
ДНЯМ

каждые
10-20 мин.

Реклама

КОМФОРТНЫЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД



улица Лунная

мкрн «Новое Домодедово»
и «Южное Домодедово»

мкрн «Новое Пушкино» и «О'Пушкино»

мкрн «Лукино-Варино»



ж/д станция Домодедово

ж/д станция Домодедово

ж/д станция Пушкино

ж/д станция Чкаловская и Осеевская



Павелецкий вокзал

Павелецкий вокзал

Ярославский вокзал

Ярославский вокзал



ОАО «Центральная ППК»

www.central-ppk.ru

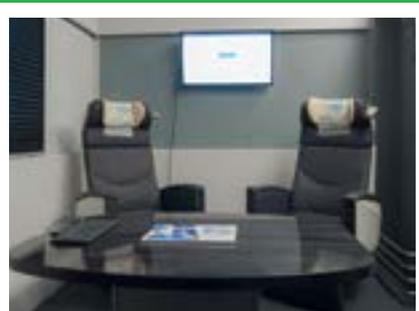
ПУТЕШЕСТВУЙТЕ ЭКСПРЕССАМИ ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ППК»



- Региональные экспрессы без гарантированного посадочного места
 класс вагонов: 2С
- Межобластные экспрессы с гарантированным посадочным местом
 классы вагонов: 1Р (на Тулу) | 1С | 2С | 3С

Реклама

БИЗНЕС (1Р) В «ЭКСПРЕССЕ» НА ТУЛУ



- отдельное купе на 4-х пассажиров
- регулируемые кожаные кресла
- стол в купе
- розетки у каждого кресла
- Wi-Fi
- монитор с доступом к развлекательному portalу
- индивидуальное освещение

1 КЛАСС (1С) В МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ «ЭКСПРЕССАХ»



- широкие кресла
- расстановка кресел 2 на 2
- розетки у каждого кресла
- столики у каждого кресла
- багажный стеллаж (стеллаж-гардероб)
- широкий проход между креслами



ОАО «Центральная ППК»

info@central-ppk.ru
www.central-ppk.ru