



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

МЖД: КОМФОРТ И НИЗКИЕ ТАРИФЫ

Накануне Дня железнодорожника состоялась пресс-конференция начальника Московской железной дороги (МЖД) Владимира Старостенко. Речь шла об «Основных итогах работы столичной магистрали в первом полугодии 2004 года».

Основной итог в том, - начал встречу Владимир Иванович, - что как весь железнодорожный транспорт страны, так и его территориальные филиалы демонстрируют стабильное, уверенное развитие. Свидетельство тому - Московская железная дорога. МЖД - это 13 тысяч километров главных путей, 662 станции, 493 вокзала, 2400 платформ - остановочных пунктов, 36 дистанций пути, 16 путевых машинных станций, 21 дистанция сигнализации и связи. И наконец, это огромный коллектив: численность персонала на дороге составляет 127,5 тысячи человек.

О нашей работе говорит такой факт: МЖД осуществляет 50 процентов всех пассажирских и пригородных перевозок ОАО РЖД. За прошлый год мы перевезли 616 миллионов пассажиров. Если в прошлом году прирост пассажирооборота составил около 6 процентов, то в текущем году - уже 9,4 процента.

С удовлетворением отмечу: мы справляемся с таким пассажиропотоком потому, что своевременно реализовали целый ряд технических, технологических, организационных мер. О чем идет речь? У нас 2980 вагонов в приписном парке. Большая часть из них уже отслужила срок - 25 лет. В 1999-2000 годах мы начали активную ремонтную кампанию. Вторую жизнь обрели 360 вагонов. Если в 1999 процент износа, например, пригородных поездов составлял 86 процентов, то сейчас он не превышает 61 процента.

МЖД обслуживает 9 регионов - Москву, Московскую, Тульскую, Орловскую, Курскую и другие области. С каждым регионом ежегодно заключаем соглашения о сотрудничестве, эти партнерские отношения позволяют нам в какой-то мере компенсировать убытки от пассажирских перевозок, дают возможность реализовывать крупные инвестиционные проекты. Хороший пример крепких партнерских связей - взаимодействие МЖД с правительством Москвы, лично с Юрием Михайловичем Лужковым. В 2003 году наши убытки от

пригородных перевозок составили 3,2 миллиарда рублей. Правительство Москвы компенсировало 2 миллиарда, предоставив льготы по налогу на имущество, снизив тарифы на электроэнергию. Благодаря этому мы приобрели для дороги 27 новых электропоездов. Это ли не лучший пример взаимодействия?!

В ходе пресс-конференции Владимир Старостенко ответил на вопросы корреспондента «Московской среды»:

огромные перевозки, о которых я сказал, осуществить просто-напросто не сможем.

- Но почему растет число жалоб на проблемы с билетами на дальние направления?

- Какие, простите, проблемы, если, например, на продаже билетов на дальнее сообщение у нас в текущем году работают 1086 касс?! Мы, готовясь к летним перевозкам, добавили к существующим еще 120 кассовых терминалов, позволяющих в системе

жаем нести на своих плечах. И при этом мы, железнодорожники, очень терпеливы именно в отношении тарифов. Не повышали их с 2001 года. В текущем году повысили до 10 рублей по Москве и до 6 рублей по одной зоне по регионам. Согласитесь, это невысокие тарифы. Для сравнения: на маршруте Москва - Железнодорожный наш пригородный билет стоит 18 рублей, автобусный - 23.

В ближайшее время тарифы мы не поднимем. За одним исключением - на наши эксклюзивные перевозки на аэроэкспрессах «Спутник»: Москва - Мытищи, Москва - Домодедово. В июне повысили билеты на «Спутник» с 18 рублей до 30. Но ведь и это дешевле, чем маршрутные такси.

- Немало разговоров о перспективных инвестиционных проектах МЖД - скоростных линиях пригородного сообщения. О чем речь?

- Во-первых, МЖД планирует дальнейшее развитие сети электропоездов «Экспресс». Внедрение этих поездов начато в 1999 году. В нынешнем году пассажиров перевозят уже 11 экспрессов. Недавно запущен в эксплуатацию дополнительный электропоезд по маршруту Москва - Калуга. Готовится запуск дополнительных поездов на участках Москва - Рязань, Москва - Ярославль, Москва - Орел, на других направлениях.

Во-вторых, это - ввод новых линий скоростного интермодального сообщения. Два года назад была пущена первая в России линия скоростного интермодального сообщения Павелецкий вокзал - аэропорт Домодедово. Признаюсь: поначалу мы сомневались в ее эффективности. А она полностью себя оправдала! И для пассажиров, и для МЖД. Прекрасная технология, когда пассажир сдает багаж на Павелецком вокзале, тут же регистрируется, добирается за 40 минут до терминала аэропорта. Что касается МЖД, то мы получили высочайшую рентабельность перевозок - 89 процентов! Только с начала нынешнего года МЖД получила доход почти 91 миллион рублей.

Такую же технологию внедряем сейчас на линии Москва - Киевская - аэропорт Внуково. С 1 августа - в День железнодорожника - здесь начались регулярные перевозки. Правда, пока без регистрации аэропассажиры на Киевском вокзале. Но, как я доложил недавно на заседании правительства Москвы, за 4-5 месяцев мы решим проблемы, связанные с организацией полноценного скоростного движения, и к 1 декабря оборудуем на Киевском вокзале специальный зал для регистрации пассажиров.

Следующее направление, которое мы также хотим сделать скоростным, это Москва - Люберцы - Раменское. Работы уже начаты. И к следующему Дню железнодорожника - в 2005 го-

ду - мы на этом направлении введем скоростное пригородное движение. Сейчас до Раменского едем 55 минут - будем ехать 35-40. Готовим для этого направления девять модернизированных поездов «Спутник». Движение будет организовано так же, как сейчас до Мытищ: через 15 минут в пиковые часы.

Дальнейшие планы: скоростное сообщение на линиях Москва - Железнодорожный, Москва - Чехов и других. То есть задача на ближайшую перспективу - связать Москву аэроэкспрессами со всеми подмосковными крупными городами и центрами.

- Вы не сказали о таком проекте, как пассажирское сообщение на малом кольце МЖД, почему?

- Проект только прорабатывается. Вопрос стоит давно, но все время какие-то проблемы не давали приступить к его решению. Только теперь, точнее, в прошлом году, Юрий Михайлович Лужков вновь начал интенсивно этот вопрос поднимать. 16 июля мы с ним подписали соглашение о сотрудничестве, состоялась разговора и о Малом кольце. В принципе принято решение приступить к проектированию первого участка протяженностью 16 километров с входом на станцию Москва-Сити. Затем правительство Москвы должно договориться с ОАО РЖД о том, кто будет финансировать дальнейшие работы, кто конкретно будет в них участвовать, какими средствами, и так далее.

Одним словом, в перспективе по малому кольцу предстоит огромная работа. Ведь это непростое - организовать пассажирское движение на дороге с интенсивным грузооборотом: до 70 пар поездов в сутки сейчас проходит на его отдельных участках. Надо строить еще один путь - специально для грузового движения, электрифицировать его, создавать инфраструктуру, фактически с нуля строить пассажирские станции. Потом с этого кольца выйдут на сортировочные станции, через них - на 11 радиальных направлений, которые следуют от Москвы по всем городам и весям России. Представляете объем работы? Но подчеркну: мы уже подошли к тому, чтобы реально начать первый участок.

- Как идет реализация программы «социальная карта москвича для железнодорожного транспорта»?

- Мы вместе с правительством Москвы активно работаем над ее внедрением. Карта уже внедрена на трех направлениях МЖД - Ярославском, Павелецком и Киевском. Опыт показал: социальная карта москвича на железнодорожном транспорте вполне реальна. Поэтому сейчас активизировали ее внедрение на других направлениях нашей дороги. Думаю, к концу следующего года эта программа будет завершена.



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

- Владимир Иванович, такое впечатление, что на МЖД никаких проблем, дела обстоят блестяще...

- Есть, конечно, и нарекания, и жалобы. Например, на график движения. Если говорить о пригородном движении, представьте: в сутки из Москвы и в Москву уходят и приходят по 1000 поездов. Для примера: пригородных пассажиров в сутки мы перевозим более 1,5 миллиона человек. Интервал движения на основных московских вокзалах - Ярославском, Курском, Казанском - составляет всего 4-5 минут.

Однако летом мы ввели на дороге более 500 «окон». «Окно» - это перерыв в движении для того, чтобы отремонтировать и восстановить производственную инфраструктуру. Мы извиняемся перед пассажирами, стараемся им разъяснить, что если сегодня не будем своевременно все это отремонтировать, то уже завтра такие

«Экспресс» быстро получать места и реализовывать их.

Проблема в ином - в обратном выезде в Москву из Крыма и с Кавказа. С чем это связано? С тем, что в основном это проблема Украины: она выделяет обратные места. Мы провели переговоры по увеличению числа мест для МЖД: теперь у нас их 40 процентов. Как итог мы обеспечили пассажиров местами на весь пиковый август.

- Стоимость пригородных перевозок на МЖД будет расти?

- Тарифная политика у нас гибкая, способствует привлечению пассажира на железную дорогу. Надо прямо сказать, пассажирские перевозки в целом, пригородные в частности, убыточны. Рубль затрат покрывается сейчас только 26 копейками. Регионы нам компенсируют убытки (именно в виду прошлый год) на уровне 42 процентов. Остальной груз продол-

ВНУКОВО СТАЛО БЛИЖЕ

Свой профессиональный праздник 1 августа столичные железнодорожники по традиции встретили широко. Чествовали передовиков и ветеранов, вспоминали о славных датах истории стальных магистралей. Вписали в эту историю и новые проекты. Один из них: 29 июля торжественно открыто движения электропоездов на линии Киевский вокзал - аэропорт Внуково.

«Эта линия - вклад РЖД в создание совершенной системы обслуживания пассажиров Внуковского авиаузла» - прозвучало на открытии. Насколько система совершенна, продемонстрировали мэру Москвы Юрию Лужкову, президенту ОАО РЖД Геннадию Фадееву, начальнику МЖД Владимиру Старостенко и председателю совета директоров аэропорта Внуково Дмитрию Панину, которые стали первыми пассажирами первой

электрички. Демонстрацией они, судя по всему, остались довольны. Мэр Москвы, поздравив железнодорожников с открытием линии, отметил, что все работы выполнены в кратчайшие сроки.

Добраться из центра до аэропорта Внуково отныне можно в три раза быстрее. Первая электричка «отвалила» от 13-го пути Киевского вокзала около 13 часов 15 минут. И уже через полчаса прибыла на конечную станцию «Аэропорт». Столько

теперь занимает путь до Внукова - вместо прежних полутора часов с пересадками на разный транспорт.

- Мы рассчитываем, что железнодорожный транспорт возьмет на себя как минимум треть, если не больше, от общего объема пассажиропотока в аэропорт, - сказал Юрий Лужков. А пассажиропоток, по его словам, планируется довести ни много ни мало до 20 миллионов человек в год.

Регулярное движение до аэропорта должно начаться



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

с середины августа. Поначалу будут курсировать восемь поездов. К концу года их число удвоится. К этому времени будет достроен терминал на Киевском вокзале, и с этого момента он возьмет на себя часть функций аэропорта. Здесь пассажиры смогут пройти регистрацию, сдать багаж, чтобы уже налегке добраться до самолета.

Но это только начало работ. Завершить же их планируется к очередному Дню железнодорожника - 1 августа 2005 года. После поездки Юрий Лужков выразил надежду, что к этому сроку железнодорожная ветка, оканчивающаяся на станции «Аэропорт», которая в двух километрах от аэровокзала, будет дотянута непосредственно до него.

- Мы предусматриваем тоннельный вариант, - обещал мэр Москвы. - Рельсы пройдут под взлетно-посадочной полосой к самому пассажирскому терминалу.