

ИНФРАСТРУКТУРА

ТРАНСПОРТ

Поезд ещё не ушёл



Окончание. Начало на стр. 1

В январе в адрес уполномоченного по правам человека в Пермском крае Татьяны Марголиной поступило четырёх коллективных обращения, в которых жители удалённых от регионального центра районов заявляли, что электрички нужны для доступа к пунктам медицинского обслуживания, почте, банкам.

В жалобах граждан говорилось о необходимости сохранить маршруты Калийная—Углеуральская, Углеуральская—Пермь II, Лысьва—Пермь II, Чусовская—Пашня, Чусовская—Тёплая Гора, Европейская—Чусовская, Чусовская—Калийная. «Во многих территориях электропоезда являются единственным средством прямого сообщения с другими населёнными пунктами Пермского края», — заявляют в пресс-службе омбудсмена.

Под обращением, касающимся необходимости восстановления электричек до Кизела (находится внутри маршрута Калийная (Березники) — Углеуральская (Губахинский район), подписались глава Кизеловского муниципального района Аркадий Лошаков, председатель Земского собрания Кизеловского района Михаил Михалев, председатель райсовета ветеранов Евгений Хмель, председатель координационного совета профсоюзов Надежда Кислицына. В своём обращении они заявили, что железнодорожное сообщение необходимо большей части населения Кизеловского района в связи с недоступностью узких медспециалистов краевого центра, невозможностью получения образования на местах и отсутствием рабочих мест в Кизеловском районе. В крайнем случае жители Кизела просили организо-

вать автобусное сообщение по маршруту «Кизел — Углеуральская».

В обращении жителей Чусовского района о необходимости маршрута Чусовая—Калийная говорилось: «Кроме железной дороги до Чусового нам добраться не на чем, автобусы к нам не ходят, в Чусовом находятся все службы, которые необходимы нашему населению, — поликлиники, больницы, аптеки, пенсионный отдел, сберкасса. Учителя из города приезжают учить наших детей. Школа будет на грани закрытия».

Неожиданно пользователи электричек оказались услышанными. Ответом им стало возвращение добрых двух третей из отменённых маршрутов. На сайте администрации Пермского края появилась информация о том, что «большая подготовительная работа, проведённая в Пермском крае губернатором, создала условия для того, чтобы в нашем регионе движение электропоездов было восстановлено уже 6 февраля».

В указанный день, 6 февраля, пресс-служба Пермского отделения Свердловской железной дороги информировала население о возвращении 15 электричек. В том же релизе упоминалось, что «с 16 января в регионе были отменены 25 пригородных поездов, включая восемь летних». Однако о возвращении оставшихся «за кадром» ещё 10 поездов ничего сказано не было.

Из пресс-релиза следовало, что действия по возврату пригородного сообщения имеют глобальный характер: «В настоящее время ОАО «РЖД» совместно с пригородными компаниями, осуществляющими пригородные перевозки в РФ, в оперативном порядке проводит работу по восстановлению маршрутов курсирования пригородных поездов. В целом по сети в график уже введено около 40 поездов. Всего пла-

нируется назначить порядка 300 пригородных поездов», — сообщал филиал ОАО «РЖД».

Упоминалось также, что ОАО «РЖД» использует все технологические и технические возможности для того, чтобы восстановить пригородное сообщение в максимально сжатые сроки.

В то же время в официальном релизе напоминалось и об ответственности регионов за финансирование пригородного сообщения. На словах в пресс-службе СвЖД сказали прямо: «С 2011 года все решения о том, какие поезда следует оставить, в какое время они будут ходить, а также решения по тарифам принимают региональные власти, к ним и обращайтесь».

В пресс-службе администрации Пермского края заявили: «Как президент сказал, так и будет. Электрички вернули».

Таким образом, ответственность за финансирование пригородных поездов вроде бы взяли на себя региональные и федеральные власти. Однако механизм финансирования подвижного состава чётко описан не был.

Генеральный директор ОАО «Пермская пригородная компания» Сергей Канцур заявил «Новому компаньону», что, поскольку решением «сверху» электрички были возвращены, теперь региональные пригородные компании ожидают соответствующего решения по финансированию. «305 млн руб. в бюджете (региона, — ред.) на эту статью уже есть, нужно добавить ещё порядка 270 млн, чтобы оставить пригородное сообщение неизменным, в прежнем объёме».

По словам Сергея Канцура, механизм передачи этих средств пригородной компании может быть несколько: «Возможно, это будет снижение став-

ки на инфраструктуру либо снижение НДФЛ, есть и другие варианты. Президент сказал: вы электрички возвращаете, а механизм мы потом обговорим. Раз вернули решением «сверху», теперь мы ждём решения по финансированию».

Руководящий работник транспортной сферы на правах анонимности комментирует ситуацию с электричками, теперь уже получившую трагический оттенок, так: «В РЖД искусственно создали эту ситуацию. Сдача по изначально завышенной цене пригородным компаниям в аренду подвижной состав. Вот если бы они отдали его в собственность региональным перевозчикам, возможно, это решило бы вопрос».

Другой эксперт, некогда работавший на руководящей должности в Министерстве транспорта Пермского края,

считает, что решить проблему можно на региональном уровне: «Необходимо восстановить в краевом бюджете в составе минтранса строку «на компенсацию недополученной прибыли от РЖД». А РЖД в свою очередь должны проводить мероприятия, чтобы сократить издержки — изменить локомотивные пары, провести опрос населения, какой график был бы удобней, провести стыковку маршрутов с автобусным парком, чтобы посадка на автобусы совпадала с высадкой с электричек. Необходимо отрегулировать пассажиропотоки, и баланс стал бы нормальным».

«В то же время РЖД могли бы ввести больше дополнительных сервисов и увеличить прибыльность перевозок — поставить автоматы с напитками в поездах, минимизировать поток «зайцев», — перечисляет собеседник «Нового компаньона». «Электрички должны работать, людям они нужны», — резюмирует эксперт. ■