

Известия. – 09.06.2014

Екатерина Глебова

Автомобиль, самолет, поезд...

Авто, літак, поїзд...

Проблема транспортной доступности двух новых субъектов РФ - Крыма и Севастополя - не сходит с порядка денного з тих самих пір, як кордони Росії несподівано розширилися. Прем'єр-міністр Дмитро Медведєв підписав розпорядження про надання субсидій та міжбюджетних трансфертів на організацію залізничних, поромних і автомобільних перевезень на півострів. На перший час на ці цілі було вирішено виділити 7 млрд рублів.

<http://izvestia.ru/news/572155>

Делить обещанные миллиарды пришлось нескольким ведомствам, в том числе Росавтодору, РЖД, Росавиации, Росморречфлоту. Деньги «пойдут» на капитальный ремонт аэропорта Симферополя, реконструкцию морской железнодорожно-автомобильной паромной переправы в порту Керчь, субсидирование авиа- и ж/д перевозок, а также «на обеспечение работы автомобильных дорог на территории Крыма и работу государственного предприятия «Крымская железная дорога».

По железной дороге

«В прошлые годы около 80% россиян добирались в Крым железнодорожным транспортом, но в этом году спрос на такие билеты уже упал в 3–4 раза», — рассказывает «Известиям» Ирина Тюрина, пресс-секретарь Российского союза туристической индустрии. Наиболее удобные поезда (по времени в пути) шли через Украину, но после известных событий на этом маршруте фактически пришлось ставить «крест» — власти соседнего государства то запрещают отдельным компаниям проезд по своей территории (такая участь из-за «технологических разногласий» недавно постигла «дочку» РЖД Федеральную пассажирскую компанию — ФПК), то начинают повально снимать с поездов россиян.

Изменить «железнодорожный коллапс» призван так называемый «комбинированный» или интермодальный билет, который с 28 апреля появился в кассах РЖД. В его стоимость помимо железнодорожного проезда до Анапы или Краснодара входит паромная или катамаранная переправа через Керченский пролив, а также проезд автобусом до места назначения уже на крымской стороне, который, собственно, и доставляет пассажиров непосредственно на курорт.

Заместитель министра транспорта России Николай Асаул озвучил суммы, которые добавились к стоимости поездки по железной дороге. По его словам, за паром из Анапы в Керчь придется заплатить 150 рублей, дорога на пароме и автобусе из Анапы в Ялту, Феодосию, Симферополь или Судак обойдется в 350 рублей, Анапа–Евпатория — 420 рублей, Анапа–Севастополь — 430 рублей.

В общей сложности цена на такой билет из Москвы и обратно колеблется в районе 7 тыс. рублей. «Однако для семей с детьми этот способ передвижения неудобен, — считает Ирина Тюрина. — Только представьте: 24–28 часов людям придется ехать на поезде до Анапы, потом еще часа полтора до порта «Кавказ». Будем считать, что на Керченской переправе нет очереди (а очередь ведь может и быть) — тогда через двадцать минут пассажиры окажутся на суше в Крыму. После чего еще 3–5 часов должны будут ехать на автобусе до курорта».

В самом железнодорожном монополисте, однако, подобного пессимизма не разделяют. Как сообщили «Известиям» в центре корпоративных коммуникаций ФПК, всего за один месяц — с 28 апреля до 28 мая — было продано 35 тыс. интермодальных билетов. С 29 мая компания начала перевозки детей в лагерь Крыма. Первый «детский»

поезд отправился из Грозного, на нем уехали 690 маленьких пассажиров. «В течение трех летних месяцев поездами ФПК в смешанном сообщении с Крымом планируется отправить 8 тысяч детей», — заявили в компании.

Другое дело, что с покупкой этого билета могут возникнуть определенные трудности, предупреждают эксперты. По их словам, пока что его можно приобрести лишь в кассах РЖД. Если же кто-то захочет купить «комбо-тариф» вместе с туром в отель через туроператора, то ничего из этого не выйдет: даже те игроки турбизнеса, кто вправе продавать билеты железнодорожного монополиста, этот тариф в своей базе данных не видят. И соответственно не могут билет забронировать.

По воздуху

Желающим добраться до Крыма самолетом за небольшие деньги также следует приготовиться к «сюрпризам» — хотя циркулирующая в широком доступе информация и выглядит оптимистично. Так, в конце марта стало известно: «на предстоящий летний период авиакомпаниями уже подано более 3 тыс. заявок на осуществление рейсов в Крым и Севастополь», в то время как летом 2013 году ими было совершено лишь 1,8 тыс. рейсов.

В апреле президент Владимир Путин поручил Минтрансу России установить спецтарифы на билеты до Крыма. На спешно разработанную программу субсидирования авиаперевозок было выделено около 700 млн рублей, компаниям пообещали компенсировать 50% стоимости тарифа. Чуть позже Росавиация опубликовала проект списка из 16 российских городов, откуда и будут выполняться профинансированные государством рейсы. В список вошли Архангельск, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Кемерово, Киров, Красноярск, Нижневартовск, Нижний Новгород, Новосибирск, Самара, Сургут, Томск, Тюмень, Уфа и Челябинск. Москва и Санкт-Петербург в этот перечень не попали.

Как пообещали в ведомстве, с 1 июня слетать в Симферополь из Казани можно будет по льготной цене в 2,2 тыс. рублей, из Кирова и Уфы — 2,5 тыс., из Тюмени — 3,4 тыс., Нижневартовска — 4,4 тыс., а из Красноярска — 5,6 тыс. рублей. Дороже всех обойдется поездка из Якутска и Хабаровска — 8 тыс. рублей.

По собственной инициативе «удешевить» билеты в Крым решил «Аэрофлот» — с 22 апреля компания ввела единый тариф для авиабилетов экономического класса по направлениям из Москвы в Симферополь и обратно стоимостью 7,5 тыс. рублей, включая таксы и сборы. Цена билета в одну сторону с таксами и сборами составила 4 тыс. рублей. С 1 июня компания вознамерилась совершать по восемь ежедневных рейсов в Симферополь из Москвы. Для перевозок между Санкт-Петербургом и Симферополем, Ростовом-на-Дону и Симферополем тарифы также будут снижены, а количество рейсов увеличено, пообещали представители перевозчика.

Общая частота полетов «Аэрофлота» в Симферополь в разгар лета составит до 77 рейсов в неделю. Учитывая мощные транзитные преимущества основного аэропорта «Аэрофлота» — Шереметьево, а также аэропорта Пулково, пассажиры получат возможность осуществить перелет в Симферополь с оптимальными стыковками в Москве или Санкт-Петербурге из более чем 40 городов России.

А есть ведь еще и другие перевозчики! Однако билеты на лето по сниженным ценам и у них, и в «Аэрофлоте» удастся забронировать лишь избранным счастливым.

«Реально авиабилет из Москвы до Симферополя и обратно сегодня стоит от 13 тысяч рублей, из Санкт-Петербурга — от 14,5 тысячи рублей, из Екатеринбурга — от 17 тысяч рублей, из Самары — от 20 тысяч рублей, — утверждает Ирина Тюрина. — Дешевле только рейсы с пересадкой. Насколько я знаю, пассажиры очень ждали старта продаж билетов «Добролета»: как анонсировалось, их минимальная цена в один конец должна

была быть в районе тысячи рублей. Продажи начались 26 мая в 23.30. 27 мая к 17.00 дешевых билетов уже не было, остались лишь по цене 3,5 тысячи рублей».

Причины случившегося авиакомпании объясняют вполне логично. «S7 Airlines выполняет рейсы по субсидированным тарифам в Симферополь только из Новосибирска. Билеты продаются в рамках лимита бюджетных средств, выделенных на реализацию программы. Весь объем льготных билетов появился в продаже 22 мая. Поскольку пассажиры в течение двух месяцев ожидали появления субсидированных тарифов, в первый день мы отмечали высокую активность продаж. Практически весь лимит на июль и август был выкуплен в первый день», — рассказывает представитель компании S7 Airlines Анна Бажина.

Подсчеты экспертов показывают: выделенных субсидий хватит на перевозку всего лишь 200 тыс. пассажиров. Немало компаний вообще отказались иметь с субсидированными тарифами дело. К примеру, гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов после расширенного заседания коллегии Минтранса сообщил журналистам, что предложенные тарифы «не являются экономически обусловленными». «Невозможно выполнять перевозки за такие деньги. Убыточны в два конца», — заметил он. В пресс-службе «ЮТэйр «Известиям» привели и другие аргументы. «Свою полетную программу на лето наша компания сформировала до того, как речь пошла о субсидиях: были распределены все самолеты, персонал — и вносить в нее изменения уже не представляется возможным», — сказала руководитель пресс-службы Елена Галанова.

Чтобы сделать Крым более доступным в плане авиатранспорта, властям придется не только тщательнее следить за тем, как и по каким ценам продают путевки перевозчики. Имеется здесь еще одна проблема. «Это пропускная способность самого аэропорта в Симферополе. В 2013 году она составила 1,3 млн человек в месяц. При условии повышенного спроса на крымское направление этого показателя может не хватить», — пояснил «Известиям» глава онлайн-трэвел агентства Viletix Александр Сизинцев.

«Промежуточный» выход из этой ситуации эксперты уже нашли. «Помимо аэропорта в Симферополе в Крыму имеется военный аэропорт в Бельбеке. В случае острой необходимости он также сможет принимать гражданские и грузовые рейсы. Подобные примеры в некоторых российских городах уже есть», — заметил в разговоре с «Известиями» Евгений Арсенов, заместитель директора Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики.

На машине и на пароме

Еще в недавнем прошлом немало россиян отправлялись в Крым на собственном авто. В этом году эксперты советуют как следует подумать перед принятием настолько отчаянного решения. Маршрутов для этой поездки всего лишь два — сквозь территорию Украины или в обход ее, опять же через Керченскую переправу. Выбравших первый вариант смельчаков в нынешних реалиях вполне могут не пропустить через границу украинские пограничники. Но даже если вам повезет, стоит ли рисковать, разъезжая по стране, фактически охваченной гражданской войной, да еще на машине с российскими номерами?

Остается второй вариант. «Проблема в том, что в этом случае придется переправляться в Крым на пароме. А порт «Кавказ» в Краснодарской крае пока что не справляется с наплывом туристов, — заметил Илья Уманский, вице-президент Ассоциации туроператоров Россия (АТОР). — В майские праздники в очереди у парома приходилось стоять по 15 часов. А это время нельзя назвать самым высоким сезоном для поездок в Крым. Есть риск, что летом ожидание также растянется на довольно внушительный промежуток времени».

Однако как вариант здесь можно сделать «ход конем» — к примеру, взять и оставить на время машину под Анапой. С 1 мая между материковой частью России и полуостровом Крым курсируют два скоростных катамарана — «Сочи-1» и «Сочи-2». Каждый из них вмещает до 300 пассажиров в один рейс. Но в настоящий момент «Единая транспортная дирекция», к компетенции которой относится вопрос регулирования и организация доставки пассажиров в Крым, рассматривает вопрос об изменении маршрута движения этих катамаранов. Планируется открыть маршруты Анапа–Феодосия и Анапа–Ялта. Предположительно цена билета на них будет в районе 2 тысяч рублей.

Между тем

Одним из способов наладить транспортное сообщение с Крымом является строительство моста через Керченский пролив (а может быть, даже и подводного тоннеля). «Окончательно проект должен быть утвержден к октябрю, — напоминает Евгений Арсенов. — Пока что даже не очень понятно, что это будет — тоннель или мост. Бесспорно, строительство моста обойдется дешевле, однако он должен быть рассчитан и на движение поездов, и на автотранспорт. Помимо того, по нему, возможно, придется тянуть водовод».

В ближайшем же будущем эксперты ожидают других перемен. «Выборы президента на Украине прошли, и мы надеемся, что скоро в Крым можно будет проехать и через материк. Такая блокада в первую очередь невыгодна самой Украине — она может понести колоссальные экономические потери», — уверен Михаил Брячек, первый заместитель председателя комитета Госдумы РФ по транспорту.

Министр транспорта Республики Крым Юрий Шевченко:

Количество рейсов в аэропорт Симферополя увеличивается практически каждый день — с июня 2014 года он принимает до тридцати рейсов в сутки. При этом существующая инфраструктура аэропорта, его аэродромная часть требуют ремонта и реконструкции. В связи с этим ведется работа по включению вышеуказанных мероприятий в федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города федерального значения Севастополя до 2020 года». Рассматриваются инвестиционные предложения по реконструкции международного аэропорта «Симферополь».

На линии порт «Крым» — порт «Кавказ» курсируют три автопассажирских паромов — «Ейск», «Керченский-2» и «Николай Аксененков». Общая грузоподъемность данных паромов за один рейс составляет 597 пассажиров и 93 легковых автомобиля. Также с целью удовлетворения спроса пассажиров на перевозки, сокращения очередей к перевозочному процессу привлечен новый грузо-пассажирский комфортабельный паром «ИОНАС» (флаг Греции) на 170 легковых автомобилей и 600 пассажиров.

Грузовые перевозки производятся по маршруту порт Новороссийск — порт Феодосия паромом «Посейдон». Он может перевезти до 120 большегрузных автомобилей за один рейс. Сейчас прорабатывается вариант замены данного парома двумя более экономичными — «Новороссийск» и «Северный» на 72 и 91 машину соответственно. Вопрос строительства нового глубоководного порта на территории Республики Крым поднимался неоднократно. На сегодняшний день окончательное решение не принято.

По железной дороге перевозка грузов ведется как через Керченскую железнодорожную переправу, так и через территорию Украины. Однако в данном направлении наблюдается спад объемов перевозок.