

# РЕЙС, ЩО КЛИЧЕ У МАЙБУТНЄ



**(Продовження. Поч. на 1 стор.)**

Вранці 25 травня за п'ятнадцять хвилин до початку поїздки віцепрем'єр, міністр інфраструктури України Борис Колесніков дав короткий брифінг присутнім журналістам і відповів на запитання.

— Сьогодні, безумовно, історичний момент для українських залізниць. Ми починаємо швидкісний рух, і ви можете вирушити у перший тур до Львова й відчути на собі якість перевезень, швидкість, усі нові моменти, — сказав Борис Колесніков. — Є дуже чітке і зрозуміле доручення Президента щодо нічних поїздів, відміна яких не враховує інтереси усіх пасажирів, тому Президент доручив, щоб ми максимально врахували інтереси усіх пасажирів. Ми залишаємо більшість нічних поїздів, і вони будуть ходити доти, доки на них буде серйозний попит. Тобто з понеділка почнеться продаж квитків на раніше відмінені нічні поїзди.

Що стосується вартості квитків. Рентабельність залізниць на цьому виді послуг становить 9 відсотків. Йдучи "вниз", цим ситуацію суттєво не зміниш. Тому уряд за дорученням Президента на засіданні в понеділок розгляне питання про відміну податку на додану вартість на квитки на швидкісні потяги. Таким чином, наприклад, на маршруті Київ—Харків ми наблизимося до ціни у 190 грн за квиток, що всього на 25 гривень дорожче за квиток у купейному вагоні в нічному потязі. Це при тому, що до першого вересня ми вийдемо на тривалість поїздки до Харкова на три години 45 хвилин. Таким чином у пік відпусток — у другій половині липня та в серпні — ПДВ вже не буде входити до ціни квитків, відповідно квитки стануть дешевші на 16,8% і будуть максимально доступні.

Якщо у Вас є запитання, я із задоволенням на них відповім.

**— Який механізм відміни ПДВ на продаж квитків?**

— Якби це можна було зробити постановою Кабміну, то вже з наступного тижня квитки продавалися б без ПДВ. А так треба викона-

ти усю (законодавчу) процедуру. Ми (уряд) приймаємо Постанову про внесення змін до відповідного закону, передаємо до парламенту, парламент приймає рішення, і Президент підписує (прийняті зміни до закону). Ми вважаємо, що



на це піде два тижні. Оскільки ми продаємо квитки за 45 діб, скоро будемо продавати за 60 діб до відправлення потяга, саме тому у другій половині липня квитки стануть значно дешевші.

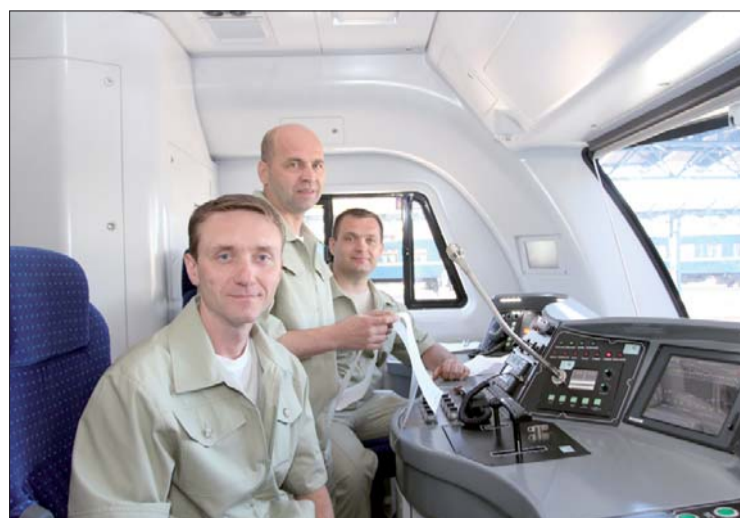
**— Будуть повернуті усі нічні потяги?**

— Є, наприклад, поїзд Маріуполь—Санкт-Петербург, у якому в дев'яти вагонах ми возимо від 17 до 29 пасажирів, у цьому немає ніякого практичного сенсу. Щодо собівартості. Ось, подивіться, поїзд до Харкова, у другому класі — 80 місць. Квиток коштує 200 гривень. Виручка від поїздки одного вагона — 16 тисяч грн. До питання про нічні поїзди. А тепер візьміть ці 16 000 грн і розділіть на 54 — число місць у плацкартному вагоні, або розділіть на 36 — кількість місць у купейному вагоні — ви одержите космічні суми.

За рахунок чого існує пасажирський рух? Якщо говорити чесно, то за рахунок вантажного. Невеликий прибуток — не більше 8-9 відсотків — вантажного руху "з'їдається" збитковістю пасажирського руху. Але я ще раз хочу підкреслити, що Президент доручив максимально врахувати інтереси усіх пасажирів. Тому ми відновимо нічні потяги і знизимо ціни на квитки за рахунок відміни податку на додану вартість.

**— Чому ви не придбали електропоїзди у вітчизняного виробника — Крюківського вагонобудівного заводу, а купили значно дорожчі в Кореї?**

— Поїзд виробництва Крюківського заводу, який нині існує в одному екземплярі, стоїть в депо заводу і досі не переданий на випробування. Коштує він 26 млн доларів США. Hyundai Rotem коштує 29 млн доларів, але корпорація Hyundai п'ятнадцять років буде поїзди у промислових масштабах. Різниця в цінах невелика. Зверніть увагу на те, що, по-перше, цього поїзда нема. Тобто він стоїть у Крюково один. Як тільки нам його передадуть на випробування, за 60 днів ми його проженемо по всій Україні, виявимо недоліки. Якщо він буде відповідати (вимогам експлуа-



ції України, пройшли повний цикл випробувань. Так само буде і з поїздом Крюківського вагонобудівного заводу, 60 днів випробувань, і експертна комісія зробить свій висновок — що працює, а що не працює. Ми ж поїдемо зараз з вами, прокатасемося і подивимося... Я хочу ще раз підкреслити, що для організації по-справжньому швидкісного руху треба, щоб потяги ходили зі швидкістю 250-300 км/год. А для цього треба збудувати абсолютно нову колію. В Іспанії зараз є найновіша збудована ділянка колії, де один кілометр коштує 19 млн євро. Хай в українських умовах це

ри Бориса Колеснікова всі учасники подорожі рушили до вагонів, і через 5-7 хвилин на першому пероні біля нового потяга залишилися лише ті, хто проводжав пасажирів першого рейсу зі столиці до Львова. Мені випало їхати у 7 вагоні.

Потяг повільно і плавно рушив і, залишивши позаду перон, почав стрімко набирати швидкість. Відчувалося, що Hyundai Rotem має достатній запас потужності і швидко досягає позначки у 100-120 км/год. Я відзначив і стрімкість набору швидкості, і плавність ходу. У русі Hyundai Rotem не було характерних для старих електричок та нічних поїздів ривків та посмикувань. Навіть стукіт коліс на стиках хоч і можна було почути, але він був значно приглушений шумоізоляційним захистом.

У салоні потяга — два ряди крісел, в одному — по два крісла, в іншому — по три. Кожен ряд крісел обернений у протилежний бік відносно сусіднього ряду. Пасажири одного ряду їдуть і дивляться вперед за напрямом руху потяга, а інший ряд їде спиною до напрямку руху.

Оздоблення салону виконане у приємних, світлих, біло-синіх кольорах.

У потязі мені багато що сподобалося. Насамперед — гарна вентиляція та кондиціонування салону вагона. Пасажирське крісло — регульоване, і за потреби ви можете змінити його положення, якщо хочете подрімати. Сон у такому потязі, на мою думку, є явищем абсолютно індивідуальним. Хтось і в купейному вагоні не може заснути, а комусь вистачає лише притулитися до спинки крісла — і вже спить. Тому будь-які враження на цю тему будуть дуже суб'єктивні.

До зручностей слід віднести пластмасову полицку-столік, яка за потреби витягається зі спинки крісла, що перед вами, і може слугувати підставкою для книги, журналу, зошита, ноутбука чи пластикової тарілки з їжею. До речі, я переконався, що на переважній більшості шляху у поїзді можна писати. Кожен пасажир має також індивідуальну підставку для пляшки з водою чи пластикового стаканчика і підставку, на яку можна покласти ноги.

Мене дуже приємно здивували туалети. Кожен вагон має два туалети, які, на мою думку, відповіда-

тації — ред.), можна буде говорити з Крюківським заводом. І якщо сюди прийде Hyundai, якщо вони (корпорація Hyundai) куплять локального виробника і почнуть будувати поїзди в Україні, ми одержимо ще одну ціну, це буде справжня конкуренція, і це будуть українські заводи. Ви зверніть увагу на те, що при ціні (потяга Hyundai Rotem) у 29 млн доларів на заводах Hyundai середня заробітна плата становить 4000 доларів. А при ціні у 26 млн доларів на Крюківському заводі середня зарплата — 4000 грн. У мене запитання до акціонерів Крюківського заводу: "Як це так виходить?"

**— Чи можна гарантувати безпеку поїздки у цих потягах, враховуючи те, що машиністів вчать не на практичних поїздах, а на тренажерах?**

— У нашій державі поїзди знаходяться з березня, ми їх прогнали по

буде на 20 відсотків дешевше, все одно це — дуже великі гроші. Одна тисяча кілометрів — 15 млрд євро. І ще одне: нема у нас поки що такого пасажиропотоку, такої мобільності. Потяги повинні ходити щонайменше раз на годину, тобто 24 потяги на добу. От, наприклад, маршрут Пекін—Шанхай, на якому курсує 24 потяги зі швидкістю до 300 км/год, і 12 потягів курсують зі швидкістю понад 400 км/год. Але в Пекіні понад 12 млн жителів, і в Шанхаї — 20 млн. Дай Боже, щоб росли заробітні плати, збільшувалося населення нашої держави, і тоді ми повернемося до цієї проблеми.

Якщо запитань більше нема, я запрошую усіх проїхатися з нами до Львова.

**І ми рушили...**

Після запрошення віцепрем'єра, міністра інфраструкту-