

Бизнес&Балтия.- 02.11.2018

Вадим Фальков

Поезд Киев — Рига привозит в Латвию на 100 человек больше, чем увозит

*Поїзд Київ - Рига привозить в Латвію на 100 осіб більше, ніж відвозить*

*Уже місяць курсує поїзд, який з'єднує чотири столиці - Київ, Мінськ, Вільнюс і Ригу. Саме час, на думку автора статті, підбити перші підсумки. Більшість пасажирів (80-90%) ідуть саме від Києва до Риги і назад. На "Львівська залізниця-Карго" порівняно невеликий пасажиропотік пояснюють тим, що поїзд зробив лише 4 рейси, так як ходить тільки раз в тиждень, і ще необхідно активно інформувати потенційних пасажирів. У поїзді немає в складі вагона-ресторану - за харчування відповідає саме українська сторона, її провідники намагаються продати пасажирам чай і сухий пайок. Втім, залізничники випромінюють оптимізм.*

<http://www.bb.lv/rinki-i-kompanii/item/9167235-poezd-kiev-riga-privozit-v-latviyu-na-100-chelovek-bolshe-chem-uvozit>



LDz/F64

Уже месяц курсирует поезд, который соединяет четыре столицы — Киев, Минск, Вильнюс и Ригу. Самое время подвести первые итоги.

В компании "ЛЖД-Карго" — дочернем предприятии концерна «Латвийские железные дороги» (ЛЖД), - которая на территории Латвии отвечает за движение поездов, ознакомили портал bb.lv с достижениями постсоветского экспресса.

Поезд, рассчитанный на 320 пассажиров, в сторону Латвии заполняется на 50-60%, то есть в нем в Ригу приезжают по 160-190 пассажиров. А вот в обратном направлении его населенность составляет порядка 25% (80 человек). То есть каждый рейс привозит в Латвию на 100 человек больше, чем вывозит отсюда "на юга".

Большинство пассажиров (80-90%) едут именно от Киева до Риги и обратно. На промежуточных станциях выходит и заходит лишь незначительная часть пассажиров.

#### "Обезболивающая мазь"

На "ЛЖД-Карго" сравнительно небольшой пассажиропоток объясняют тем, что поезд совершил лишь 4 рейса, так как ходит только раз в неделю, и еще необходимо активно информировать потенциальных пассажиров, поскольку эффект "сарафанного радио", несмотря на заманивающие публикации на местных порталах, не сработал.

В поезде по-прежнему нет "вай-фай", и этот вопрос латвийские железнодорожники собираются поставить перед своими украинскими коллегами. Также нет в составе и вагона-ресторана — за питание отвечает именно украинская сторона, ее проводники пытаются продать пассажирам чай и сухой паек.

Впрочем, железнодорожники излучают оптимизм. Хотя проезд в поезде стоит дороже, чем в автобусе, а наиболее "бюджетный" плацкартный вагон обращается только между Минском и Ригой, представители железнодорожного сообщения полагают, что поезд спросом пользоваться будет. "В поезде билет хоть и стоит дороже, но, совершив такую поездку на автобусе, сидя долгими часами в одной позе, выходя на границе в любую погоду, люди потом несколько дней в себя приходят после такого утомительного путешествия. На поезде таких неудобств нет. Поэтому многие воспринимают разницу в цене на билет именно как плату за "обезболивающую мазь". Чтобы можно было приехать в хорошем самочувствии», — пояснил газете порталу заместитель распорядительного директора «ЛЖД-Карго» Эдуард Чернявский.

#### Далеко ли до Таллина?

Конечно, интересно узнать, что с этим поездом будет дальше, ведь рейсы анонсированы только до 7 декабря. Этому будет посвящена встреча представителей паровозных компаний, намеченная на первую декаду ноября. И там представители всех четырех железных дорог, вовлеченных в обеспечение бесперебойного движения состава Рига — Минск, примут решение: нужно ли менять расписание, частоту движения и какие в окончательном виде по результатам месячного эксперимента экономические показатели эксплуатации.

Украинские СМИ также сообщали, что их министерство инфраструктуры хотело бы этот маршрут продлить до Таллина. Пока никаких решений не принято, такой вариант тоже в ноябре рассмотрят, но тогда придется менять весь технологический цикл. Сейчас литовский локомотив тянет поезд до Елгавы, там впрягается латвийский локомотив, ведет состав до Риги, через пару часов увозит его уже обратно в Елгаву, где впрягается литовский локомотив. Это вызвано в том числе необходимостью уложиться в нормативы межремонтного пробега и продолжительностью рабочих смен машинистов.

В связи с появлением киевского поезда, идущего через Минск, появляется вопрос: какая судьба дальше ждет поезд Рига — Даугавпилс — Минск? Сейчас этот состав сократился аж до трех вагонов и ходит через день. Тут получается, что многое будет зависеть от белорусской стороны. Ведь железные дороги не "перебрасывают поезда" друг другу, а сотрудничают. И если «Беларуская чыгунка» посчитает, что поезд через

Даугавпилс необходим для удобной связи жителей Белоруссии с родственниками и местами отдыха в Латвии, то он продолжит движение.

Портал bb.lv, пользуясь случаем, поинтересовалась, на какой стадии обсуждения находится предложение главы Калининградской железной дороги запустить прямой поезд по маршруту Берлин — Калининград — Латвия — Санкт-Петербург. Как выяснилось, эта идея находится пока лишь на стадии обсуждения рабочих групп железнодорожников Германии, Польши, России, Литвы и Латвии.