

ДВУХЭТАЖНОЕ ПОПОЛНЕНИЕ В начале октября текущего года ОАО РЖД утвердило техническое задание на разработку и двухэтажных пассажирских вагонов локомотивной тяги с местами для сидения. Разрабатывать новый вагон, предназначенный для межрегиональных маршрутов, будет Тверской вагоностроительный завод, входящий в ЗАО «Трансмашхолдинг». К серийному производству завод должен приступить уже в 2014 году.

Техническое задание определяет требования к двум модификациям — экономкласс и бизнес-класс.

Начальник отдела пассажирских вагонов ЗАО «Трансмашхолдинг» Владислав Миронов рассказал „Ъ“, что техническое задание предусматривает создание вагонов, эксплуатируемых на скоростях до 160 км/ч.

В вагоне экономического класса предусмотрено 104 пассажирских кресла, которые на обоих этажах будут располагаться по схеме «2+2». Рядом со служебным купе запроектирована кладовая для крупногабаритного багажа, а в пассажирских салонах — багажные стеллажи. Каждое пассажирское место будет оборудовано индивидуальным светильником и столиком, над креслами будут расположены багажные полки для ручной клади. В вагоне бизнес-класса на каждом этаже будет размещено по 29 кресел повышенной комфортности, расположенных по схеме «2+1». В спинки кресел будут встроены мониторы для просмотра видеопрограмм. Кресла, которые будут использованы в конструкции, имеют возможность разворота по ходу движения поезда.

В каждом салоне будет предусмотрен гардероб и чайный столик с кулером-водонагревателем и принадлежностями для приготовления чая и кофе. Раздача пассажирам бизнес-класса наборов питания будет производиться с помощью сервисных тележек, спрятанных в тумбу чайного столика.

Использование в конструкции кузова вагона нержавеющей сталей позволит обеспечить срок его службы до 40 лет.

УМНЫЙ ВАГОН Как рассказал „Ъ“ начальник Центра инновационного развития ОАО ФПК Константин Бобрышев, базовым направлением транспортной политики многих развитых стран сейчас является разработка и продвижение интеллектуальных транспортных систем. «Компания намерена создать свой интеллектуальный поезд. Проект предполагает автоматизацию процессов контроля, диагностики и управления бортовым оборудованием, передачу информации о состоянии вагонного оборудования в депо», — отметил он.

На всех поездах будут внедрять современные средства обеспечения безопасности поездки, такие, как видеонаблюдение, система контроля и управления доступом в различные помещения, система пожарной безопасности, система позиционирования с использованием технологий ГЛОНАСС. Потребуется расширение спектра услуг, предоставляемых пассажирам с использованием средств связи, поездных информационных систем и сервисов: доступ в интернет, возможность просмотра меню вагона-ресторана в электронном виде, оформления заказа с оплатой кредитной картой, приобретение железнодорожных билетов непосредственно в поездах.

Важным элементом станет расширение средств автоматизации деятельности поездной бригады. Прежде всего процессов контроля и управления бортовым оборудованием, оформления отчетной документации, поиска неисправностей.

«Сегодня в поездах формирования ОАО ФПК уже внедряется система контроля, диагностики и управления оборудованием поездов, система контроля безопасности и связи пассажирского поезда (СКБ и СПП), автоматизированная система контроля посадки пассажиров в поезда, — говорит Константин Бобрышев. — Центр инновационного

**БАЗОВЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ
МНОГИХ РАЗВИТЫХ СТРАН
СЕЙЧАС ЯВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТКА
И ПРОДВИЖЕНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬ-
НЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**



**ДВУХЭТАЖНЫЙ ВАГОН ЭКОНОМКЛАССА ПЕРЕВОЗИТ
104 ПАССАЖИРА, А БИЗНЕС-КЛАССА — 58**

развития ОАО ФПК предложил идею создания Единой информационной инфраструктуры пассажирского поезда (ЕИИПП) из компонент, отвечающих принципам унифицированности, масштабированности, позволяющую оптимизировать количество устанавливаемых в поездах программно-аппаратных средств. Это комплекс из четырех базовых универсальных аппаратно-программных средств, на основе которых с целью оптимизации бортового вычислительного комплекса внедряются и функционируют все поездные информационные системы и сервисы».

Поездная информационная магистраль ЕИИПП обеспечивает передачу данных между вагонами, автоматическое переконфигурирование системы при отцеплении или подсоединении вагонов. В систему входят радиомосты, обеспечивающие беспроводные межвагонные соединения. В частности, в вагонах производства ТВЗ радиомосты представляют собой маломощные узконаправленные Wi-Fi точки, которые изначально устанавливаются на вагонах. СКБ и СПП внедрены уже более чем на половине поездов ФПК. Среди их основных функций: отображение местонахождения поезда в реальном масштабе времени на мониторе начальника поезда и в информ-центре ОАО РЖД, контроль срабатывания систем пожарной сигнализации, нагрева бус, тревожной кнопки проводника и передача на телефонные трубки поездной бригады и сотруднику милиции тревожных сообщений, телефонная связь поездной бригады внутри состава поезда, спутниковая связь начальника поезда с диспетчером ФПК, руководством депо.

Еще одним важным элементом ЕИИПП становится автоматизированная система контроля посадки пассажиров в поезда дальнего следования (АСКПП). Она призвана обеспечить автоматизированный контроль посадки пассажиров в вагоны поездов дальнего следования и их реги-

страции при посадке с электронными билетами. В будущем АСКПП должна обеспечить продажу билетов пассажиру непосредственно в поезде. Сейчас сформирована концепция ЕИИПП, в соответствии с которой вновь закупаемые вагоны оборудуются информационной магистралью с Wi-Fi точками, телекоммуникационными и серверными блоками. Старые вагоны в процессе капитального ремонта дооснащаются необходимыми компонентами. Все вновь внедряемые или модернизируемые поездные информационные системы создаются на базе ЕИИПП.

СЛОЖНОСТИ ОБНОВЛЕНИЯ В 2012 году парк ОАО ФПК пополнится на 382 новых пассажирских вагона, в том числе 290 плацкартных вагонов, 25 купейных штабных, 3 вагона-ресторана, 13 вагонов типа «микст», 21 вагон с централизованным энергоснабжением для маршрута Москва—Ярославль (17 межобластных вагонов 2-го класса, 2 купейных штабных, 2 вагона СВ).

На сегодняшний день в парке компании около 23 тыс. пассажирских вагонов, из них более 12 тыс. оборудованы системой кондиционирования воздуха и более 7 тыс. — экологически чистыми туалетными комплексами.

«Обновление парка будет продолжаться и далее. ФПК разработана, а руководством РЖД утверждена инвестиционная программа на период 2012–2015 годов в объеме около 80 млрд рублей, — говорит господин Акулов. — До 2015 года мы планируем ежегодно увеличивать выручку в дерегулированном сегменте в среднем на 6,7% в год, а в период с 2016 по 2030 год — на 5,4%. Основная часть средств инвестпрограммы будет направлена в приобретение нового подвижного состава, до 2030 года требуется закупить до 16,5 тыс. единиц для замены вагонов, выбывающих по сроку службы. Однако интенсивность нашей работы по обновлению парка и других технических активов будет зависеть от финансовых возможностей компании, которые могут разойтись с сегодняшними планами».

Сейчас правительство России предлагает железнодорожникам новую схему субсидирования убыточных перевозок в регулируемом сегменте. Схема скопирована с системы госдотаций для социально незащищенных групп авиапассажиров и оказалась эффективной для авиакомпаний, но не для железной дороги.

В 2013 году Минфин планирует выделить 14,8 млрд рублей для субсидирования перевозок в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования. При этом ранее на эти цели ежегодно выделялось около 30 млрд рублей. В то же время государственные ведомства, ответственные за тарифообразование в сфере пассажирских перевозок, пока ничего не сказали относительно того, будут ли они менять свой прежний принцип исчисления тарифов на уровне «ниже себестоимости».

До сих пор государство брало ежегодно на себя обязательство по 100-процентной компенсации выпадающих доходов ФПК. В 2009 и 2010 годах бюджет возместил их в полном объеме (36 млрд рублей и 35,8 млрд рублей соответственно). В 2011 году субсидии, предусмотренные госбюджетом в размере 30 млрд рублей, были израсходованы уже по итогам десяти месяцев. Дефицит госсубсидий к концу года составил 7,2 млрд рублей.

«Фактически последние два месяца компания осуществляла эти перевозки за счет собственных средств, — отметил Михаил Акулов. — В 2012 году мы оказались в аналогичной ситуации уже в октябре».

Федеральный бюджет на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов предусматривает выделение субсидий в 2013 году в размере 14,8 млрд рублей вместо требуемых 36,6 млрд рублей. В 2010–2011 годах ФПК приобретала порядка 400–500 вагонов в год. Но если режим возмещения будет изменен, закупки, по словам господина Акулова, сократятся до 120–160 единиц в год. При этом мощность Тверского вагоностроительного завода составляет 1200 вагонов в год. ■