

ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
СТАЛИ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ЗАНОЗОЙ
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
И РЕГИОНАМИ / 3
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ
ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»
МИХАИЛ ХРОМОВ
О РЕЗУЛЬТАТИВНЫХ МЕРАХ
ГОСПОДДЕРЖКИ / 6
ДОЛГОСРОЧНЫЕ КОНТРАКТЫ
С РЕГИОНАМИ
УПРОЩАЮТ ИНВЕСТИЦИОННОЕ
ПЛАНИРОВАНИЕ / 10
УБЫТКИ ПЕРЕВОЗЧИКА
ОТ СОЦИАЛЬНЫХ ФАКТОРОВ
СПРОГНОЗИРОВАТЬ
ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО / 13

Вторник, 22 ноября 2016
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №41

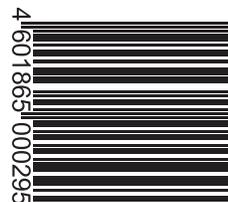
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



ОАО «Центральная ППК»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



реклама

АВТОЭКСПРЕСС – ДОРОГА ДОМОЙ СТАЛА УДОБНЕЕ!

ТРАНСФЕР АВТОЭКСПРЕСС

СТ. ПУШКИНО – МКРН «О’ПУШКИНО» и «НОВОЕ ПУШКИНО»
СТ. ДОМОДЕДОВО – МКРН «НОВОЕ ДОМОДЕДОВО»,
«ЮЖНОЕ ДОМОДЕДОВО» и УЛ. ЛУННАЯ (СКОРО ЗАПУСК)



**АБОНЕМЕНТ
НА ЭКСПРЕСС
+
ПРОЕЗД
НА АВТОБУСЕ
БЕСПЛАТНО***



**ЕДИНЫЙ БИЛЕТ
НА ЭЛЕКТРИЧКУ
И АВТОБУС**



**СРЕДНИЙ
ИНТЕРВАЛ
10 МИНУТ**



**ЭКОНОМИЯ
ВРЕМЕНИ
И СРЕДСТВ**

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ В КАССАХ, У КАССИРОВ-КОНТРОЛЕРОВ,
НА САЙТЕ WWW.CENTRAL-PPK.RU ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ 8 800 775 0000

* При покупке абонемента «Ежедневно на 5 дней», «Рабочего дня на 30 дней» на поезд 7000-й нумерации предоставляется бесплатный проезд на автобусах, курсирующих от станций Пушкино и Домодедово



ОАО «Центральная ППК»

www.central-ppk.ru
info@central-ppk.ru



СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ПОЛУМЕРА

Знакомый образ зеленых электричек нас стремительно покидает. Пригородные компании постепенно заменяют парк на более современный. Проблема только в том, что привычный парк стареет быстрее, чем финансовые возможности перевозчиков позволяют его менять.

Формально акционеры пригородных компаний, появившихся после реформы, структуры, не бедствующие. Их образывали ОАО РЖД и власти регионов. Теоретически субъекты должны были анализировать пассажирский спрос, формировать на него заказ перевозчику и обе стороны устанавливали тариф, учитывая потребности в инвестициях.

Но рынок, как это часто бывает, сам «не поехал». Даже в тех областях, где схему все же испытали, цены на проезд выросли так, что пассажиру не понравилось. А альтернативы на местах часто попросту нет. Региональные власти это и без пассажира знали, но при этом формировать заказ на пригород в большинстве случаев не торопились. Зачем лишнюю статью для местных бюджетов делать обязательной?

Полурыночные отношения правительство поддержало социалистическими полумерами. Пригородные компании поддержали налоговыми и иными льготами. Что важно — временными. В этом номере мы и расскажем, как и за счет чего или кого электрички еще едут. Здесь лишь хочется напомнить, как у других все устроено с пригородным сообщением. Разница только в одном: в Европе и США без полумер. Государство или непосредственно его регион компенсирует затраты перевозчиков прямыми субсидиями. А они — и частные компании, и государственные — конкурируют за такой заказ и за пассажира.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide «Пригородные железнодорожные перевозки»)

Владимир Желонкин —

генеральный директор АО «Коммерсантъ»

Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Рекламная служба:

Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262

Владимир Лавицкий — руководитель службы

«Издательский синдикат»

Сергей Черешнев — выпускающий редактор

Ольга Боровягина — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш.,

д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301

Учредитель: АО «Коммерсантъ».

Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой

по надзору в сфере связи, информационных технологий

и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации СМИ —

ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: Punamusta

Адрес: Kosti Aaltosen tie, 9, 80140 Joensuu, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ЭЛЕКТРИЧКИ ОТПРАВИЛИ В БЮДЖЕТ

ПЕРЕВОЗКИ В ЭЛЕКТРИЧКАХ В БОЛЬШИНСТВЕ РЕГИОНОВ ОСТАЮТСЯ УБЫТОЧНЫМИ, НЕСМОТЯ НА СУЩЕСТВУЮЩИЙ СПРОС СО СТОРОНЫ ПАССАЖИРОВ. ИХ УДАЕТСЯ СОХРАНИТЬ ЗА СЧЕТ ДВУХ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ. ПРИГОРОДНЫМ КОМПАНИЯМ РАЗРЕШИЛИ НЕ ПЛАТИТЬ НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ. ИМ ТАКЖЕ УСТАНОВИЛИ МИНИМАЛЬНУЮ ПЛАТУ ЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ — ВСЕГО 1% ОТ РЕАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ. ОБА РЕШЕНИЯ ВЫРАЗИЛИСЬ В ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ СТРОКЕ РАСХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА. ВЛАСТИ БОЛЬШИНСТВА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ СОЧЛИ, ЧТО МОГУТ ТЕПЕРЬ УСТРАНИТЬСЯ ОТ ЭТОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЫ. РАНО ИЛИ ПОЗДНО ИМ ПРАВИТЕЛЬСТВО О НЕЙ НАПОМНИТ.

СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ, СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Все электрички сейчас управляются пригородными пассажирскими компаниями (ППК). В числе их учредителей, как правило, ОАО РЖД и власти регионов, в которых осуществляются перевозки. Как и любая другая компания, ППК должны платить налоги и рассчитываться за услуги, оказываемые сторонними организациями. Например, аренду подвижного состава или платформы возле мегаполиса. Но доходы их ограничены покупательной способностью пассажира. И все стороны организации процесса: как перевозчик, так и власти — понимают: стоимость билета на электричку, покрывающая все расходы на этот вид транспорта, неподъемна для населения. Значит, какая-то из сторон должна сегмент субсидировать.

В 2015 году состоялась неудачная попытка ввести для ППК плату за железнодорожную инфраструктуру. Всего 25% от экономически обоснованной стоимости (она разная в регионах и зависит, в частности, от числа маршрутов, составности поездов). Решение обернулось отменой в разных областях от 50% до 90% всех существовавших до

этого маршрутов. После вмешательства президента правительство вернуло льготную ставку в 1%. В 2016 году льгота продлена до 2030 года. Приняты и поправки в Налоговый кодекс, которые установили до конца 2017 года нулевую ставку НДС на пригородные перевозки.

Первая мера потребует выделения из бюджета 32,7 млрд руб. в пользу ОАО РЖД, как владельца инфраструктуры. Нулевая ставка НДС приведет к потерям еще порядка 9 млрд руб. Отметим, обе меры все равно пока считаются временными: одна — на 15 лет, другая — на 2 года.

Если бы правительство оставило ставку на прежнем уровне, то это увеличило бы расходы ППК более чем на 50% и привело к росту цен на пригородные билеты в среднем на 40 руб. за зону, а также прекращению пригородных перевозок практически по всей стране, что спровоцировало бы повторный рост социальной напряженности, отметил генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян.

«Большая часть расходов перевозчиков — это плата ОАО РЖД за аренду подвижного состава, то есть расходы, размер которых от ППК не зависит, — говорит господин Саакян. — Они оцениваются в 25–27 млрд руб. в год».

До 2015 года перевозчики не платили НДС в федеральный бюджет, но оплачивали этот налог в расходах за пользование подвижным составом, при приобретении техники, осуществлении ремонтов и других операций. В результате стоимость перевозки пригородном сообщении увеличивалась на суммы НДС, предъявленные перевозчику продавцами товаров.

«Нулевой НДС, безусловно, оказывает сдерживающее влияние на тарифы, но если бы он не был продлен, то наша компания была бы убыточной, а не прибыльной, — говорит директор по экономике и финансам ЦППК Татьяна Островская. — Это дает нам возможность осуществлять ремонты и обслуживание пассажирских устройств, приобретать и обслуживать собственный подвижной состав. ЦППК — единственная из пригородных компаний, которая по перво-



В 2015 году одно административное решение повлекло в регионах сокращение до 90% маршрутов

ПРИОРИТЕТ

→ му полугодию 2016 года имеет прибыль почти 300 млн руб. по РСБУ. В Москве и Московской области компания не получает субсидий от региональных властей, поскольку установленные тарифы Московского региона сформированы на базе экономически обоснованных затрат».

Правительство, вернув льготы, потребовало от регионов более ответственно относиться к формированию своих транспортных планов, учитывая в них роль ОАО РЖД и пригородных компаний.

Чтобы субъекты больше не уклонялись от обязанностей формировать свой заказ на перевозки, участвовать в формировании тарифа и компенсировать ППК разницу между ним и реально обоснованными расчетами, Минтранс предложил рассматривать региональные комплексные планы по транспортному обслуживанию населения. С подтвержденным финансированием со стороны регионов. Для «мотивации» ведомство сообщило, что будет увязывать предоставление государственных дотаций на развитие автодорог с расходами на пригородные железнодорожные перевозки. Как результат в 2016 году все субъекты составили такие планы до 2030 года и подписали соглашения с пригородными компаниями по количеству маршрутов и их оплате.

Как пояснил заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Андрей Емельянов, главной целью рабочей группы, которая рассматривала и утверждала эти планы, было не допустить снижения перевозок в пригороде. И впервые за год количество маршрутов не сократилось.

«Регион определял для себя приоритеты в транспорте. Каким образом преимущественно будут передвигаться его жители: на электричках, на маршрутках, на автобусах, описывал существующие маршруты и желательное состояние на будущее», — рассказал Андрей Емельянов.

В действительности все оказалось несколько сложнее. Сейчас в бюджетах всех регионов России предусмотрено 10 млрд руб. компенсаций. Еще чуть более 1 млрд руб. планируется потратить на выплату по долгам про-



АНТОН НОВОДЕЖИНСКИЙ/ТАСС

ИНОГДА РАСПИСАНИЕ МОЖНО ИЗМЕНИТЬ И РАДИ ОДНОГО Пассажира

шлых периодов за аренду подвижного состава РЖД начиная с 2011 года. Общая сумма таких долгов оценивается в 38 млрд руб., но официально они не признаны и оспариваются в судах. А значит, ложатся на бюджет РЖД. Убытки ППК в 2016 году планируются в размере 12,8 млрд руб. Теоретически объем долга регионов может возрасти еще на 2,8 млрд руб. Чтобы этого избежать, идут переговоры между руководством регионов и РЖД по различным вариантам урегулирования задолженности. К примеру, регион может выделить из своего бюджета недостающую до полной компенсации сумму на ин-

вестиционную программу той или иной пригородной компании, на покупку нового подвижного состава. Или признать долг и реструктурировать его за 15 лет. Это позволило бы ОАО РЖД «расчистить» свой финансовый баланс, направив зарезервированные под долги деньги на инвестиционные цели.

Возможности оптимизации и сокращения транспортных расходов лежат в компетенции региона. Но пока президент Союза транспортников России и член совета потребителей услуг ОАО РЖД Кирилл Янков замечает: судя по комплексным планам регионов, у них пока нет понимания, как это можно сделать.

«Те комплексные планы, которые они представили в Минтранс, по сути, в большинстве своем пока являются

лишь набором маршрутов, слабо связанных с планами развития собственных территорий, — рассказал он ВГ, — без анализа перспективных пассажиропотоков и расчетов эффективности каждого вида транспорта. Это планы, которые было необходимо сделать, чтобы продолжать получать субсидии на другие виды транспорта. В дальнейшем предстоит их более детальная проработка».

В частности, там будут учтены критерии качества транспортных услуг, а также конкурсы на обслуживание маршрутов.

Тем не менее в РЖД считают, что комплексные планы уже сейчас сыграют положительную роль для ППК.

«Пригородным компаниям они помогут уже тем, что зададут четкие потребности и объемы работы на среднесрочную перспективу, — объясняет вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов. — Субъекты сами будут примерно понимать, на какие суммы компенсаций они могут рассчитывать. Предсказуемость необходима и в плане обновления подвижного состава. И еще комплексные планы выявили важную вещь. Почему-то считается, что РЖД навязывает субъектам свои услуги. Во все нет, если нам не будут платить, мы уйдем туда, где наши услуги востребованы. Но были те, кто заявлял, что обойдется без железной дороги. Оказалось, что иметь железнодорожное сообщение хотят все, просто никто не хочет платить».

Значительная закредитованность регионов — общеизвестная проблема для наших финансовых властей, и они понимают, что едва ли в субъектах можно будет найти деньги еще и на развитие пригородного сообщения. Поэтому Общественная палата, к примеру, уже предложила при определении субвенций Минфином каждой конкретной территории вносить в нее и те средства, которые тратятся на компенсацию выпадающих доходов ППК. В ближайшие годы в пригородном комплексе продолжится обмен уступками по принципу «эффективность в обмен на госсредства». ■



РИАНОВОСТИ

ДОЛГИ СУБЪЕКТОВ ПЕРЕД ППК ОСТАЮТСЯ ОБЪЕМНЫМИ

УПРАВЛЕНИЕ РОСТОМ

РЕФОРМА ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА НАЧАЛАСЬ ФАКТИЧЕСКИ В 2011 ГОДУ, КОГДА СОЗДАВАЛИСЬ 26 ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ (ППК). ОНИ ДОЛЖНЫ БЫЛИ ЖИТЬ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЗА СЧЕТ ПЕРЕВОЗОК НАСЕЛЕНИЯ, ОБРАЗОВАЛИСЬ НА ПАРИТЕТНЫХ НАЧАЛАХ ОАО РЖД И СУБЪЕКТАМИ. ОДНАКО ППК ВЫНУЖДЕНЫ АРЕНДОВАТЬ У РЖД МОТОРВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ПОСКОЛЬКУ РЕГИОНЫ НЕ МОГУТ ПРЕДЛОЖИТЬ АДЕКВАТНОЕ НАПОЛНЕНИЕ СВОЕЙ ДОЛИ В ППК ИМУЩЕСТВОМ ИЛИ ДЕНЕЖНЫМИ СРЕДСТВАМИ. СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Предполагалось, что пригородные компании будут оказывать услугу перевозки пассажиров, формировать экономические обоснованные тарифы, а регионы — компенсировать их убытки в случае, если пассажиры не смогут осилить эти цены. Но задолженность регионов перед ППК (а ППК, соответственно, перед РЖД) постоянно росла, достигнув к 2015 году более 38 млрд руб.

При этом губернаторы постоянно указывали на непрозрачность выставляемых РЖД сумм за аренду подвижного состава. Причем стоимость этой аренды, в которую входят амортизация, налоги за подвижной состав, стоимость его ремонта и обслуживания и зарплата персоналу, составляет до 90% всех расходов ППК. На собственные расходы, которые можно проверить в субъекте, приходится лишь 10%.

Не примирила губернаторов с действительностью и подготовленная тогдашней Федеральной службой по тарифам Методика расчета экономически обоснованных затрат, в соответствии с которой ППК предоставляют затраты в каждый субъект РФ.

Чтобы избежать субсидий на пригород, ряд субъектов попытался в 2015 году установить для населения тарифы на уровне экономически обоснованных. В частности, это были Ленинградская, Вологодская области, республики Коми и Бурятия. В последней республике тариф вырос сразу в четыре раза, а в среднем повышение составило почти два раза. Это привело к массовой отмене маршрутов и росту социальной напряженности. Со своей стороны ОАО РЖД указывало, что региональные бюджеты тратят на дотации менее 1% всех своих расходов на транспорт.

На 2016 год Минтранс рекомендовал регионам индексировать тарифы не выше уровня инфляции, но эта рекомендация необязательна к исполнению. Единственный регион, где жители могут платить «по полной» за стоимость перевозки, — это Московский транспортный узел. И как раз в Москве и Московской области отмечается самая сдержанная динамика роста тарифа. К примеру, в Московском транспортном узле в 2016 году тариф за зону вырос всего на 7% и составил 20,5 руб. Но власти других регионов вынуждены повышать тарифы на 20–30%, чтобы меньше субсидировать ППК из бюджета. Так, в Туле тариф за зону составляет уже 28 руб., в Калуге — 24,6 руб., во Владимире — почти 27 руб. Правда, одна из главных причин более низкого тарифа в Московском узле — большие пассажиропотоки. В то же время региональные власти, повышая стоимость перевозок, добиваются обратного — снижения числа пассажиров, что ложится дополнительной нагрузкой на региональный бюджет.

Чтобы избежать платежей, субъекты постоянно сетуют на несовершенство Методики расчета экономически обоснованных затрат и предлагают ее доработать.

Определенные основания для такого подхода есть. Так как в большинстве случаев ППК работают сразу в нескольких регионах, а расходы компании формируются котло-



В БОЛЬШИНСТВЕ СЛУЧАЕВ ППК РАБОТАЮТ СРАЗУ В НЕСКОЛЬКИХ РЕГИОНАХ

вым методом с последующим распределением на субъекты обслуживания, то возникает вопрос о справедливости возмещения для каждого конкретного субъекта. Хотя, как говорит директор по экономике и финансам Центральной пригородной пассажирской компании Татьяна Островская, перевозчик пытался найти компромисс в каждом конкретном случае и за несколько лет взаимодействия с региональными властями вполне могли быть найдены критерии.

«Например, если мы запустили скоростной поезд по маршруту Калуга—Москва, то Брянск может сказать, что это не его затраты, — объясняет Татьяна Островская. — Однако методика построена таким образом, что все расходы распределяются пропорционально измерителям. И необ-

ходимо принимать, что снижаются другие расходы региона. Например фонд оплаты труда работников, поскольку его распределение на субъект производится пропорционально числу отправленных пассажиров, а в Московском транспортном узле доля этого показателя максимальна. Но субъекты акцентируют внимание на некорректности расходов в части их увеличения, оставляя без внимания некорректность их уменьшения. Это неконструктивный подход».

Татьяна Островская соглашается, что при определенных ситуациях для одних регионов было бы выгодно считать затраты прямым образом, для других — котловым. Это дело регулирующих органов — искать золотую середину, поэтому уже два года решается вопрос о совершенствовании методики. Хотя, если регионы не желают платить, никакое совершенствование не изменит ситуацию. На данный момент с 2011 по 2015 год регионы задолжали ЦППК 4,7 млрд руб.

Сложным остается вопрос оптимизации затрат ППК. Татьяна Островская говорит, что так как они работают с региональными властями уже несколько лет, то все, что можно, уже оговорено и оптимизировано, включая обслуживающий персонал. Так как большую долю в расходах составляют ремонт и эксплуатация подвижного состава, то уменьшить ее можно лишь в случае приобретения новых электричек, что не может не вызвать роста первоначальных расходов. Растут расходы даже у ЦППК, у которой больше всего нового подвижного состава, но его все равно пока недостаточно. Содержание и ремонт платформ и остановочных пунктов тоже лежит в зоне ответственности ЦППК, и снижение расходов отрицательно влияет на качество обслуживания пассажиров, пользующихся услугами перевозчика. Поэтому инвестиции в отрасль, а значит, и повышения тарифов не избежать. Единственное, необходимо взвешенно подходить к определению источников для этого роста. ■

РЕГИОНЫ ПРОДОЛЖАЮТ ОСПАРИВАТЬ «ПРОЗРАЧНОСТЬ» ТАРИФОВ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ, НЕСМОТЯ НА СПЕЦИАЛЬНУЮ МЕТОДИКУ ОБОСНОВАННЫХ ЗАТРАТ. ЭТОТ ДОКУМЕНТ ПРЕДЛОЖИЛИ НЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ, А ИСПОЛНИТЕЛЬНАЯ ВЛАСТЬ



«ВАЖНО ПРАВИЛЬНО РАСПОРЯДИТЬСЯ ИНСТРУМЕНТАМИ ПОДДЕРЖКИ ГОСУДАРСТВА»

ОПЕРАТОРЫ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ РАБОТАЮТ В УСЛОВИЯХ РЫНКА С ОСОБЫМ «СОЦИАЛЬНЫМ ЗАКАЗОМ». ОЖИДАНИЯ ПассажиРОВ СОДЕРЖАТ ВЫСОКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К УРОВНЮ СЕРВИСА И ТОЧНОСТИ ВО ВРЕМЕНИ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ УСЛУГ ПЕРЕВОЗЧИКА. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ДОБИВАЮТСЯ МАКСИМАЛЬНОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ РАСХОДОВ НА НИХ. А ГОСУДАРСТВО, ПРЕДОСТАВИВ ТРАНСПОРТНОМУ СЕГМЕНТУ РЯД ЛЬГОТ, ТРЕБУЕТ И ТОГО И ДРУГОГО. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» (ЦППК) МИХАИЛ ХРОМОВ РАССКАЗАЛ ВЪ, ЧТО ПЕРЕВОЗЧИКИ УЖЕ НАУЧИЛИСЬ СОБЛЮДАТЬ НЕОБХОДИМЫЙ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ. И ДАЖЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОБУЮТ ВЫВОДИТЬ НА РЫНОК СЕРВИСНЫЕ НОВИНКИ.

BUSINESS GUIDE: Судя по недавней дискуссии органов исполнительной власти вокруг вопроса о сохранении нулевого НДС для пригородных перевозок, у них нет сомнений, что отрасль без господдержки нормально функционировать не сможет. Но со стороны складывается ощущение, что с возможными формами поддержки перевозчиков государство не определилось. Дискуссия действительно продолжается?

МИХАИЛ ХРОМОВ: Для отрасли и курирующего ведомства — Министерства транспорта РФ — все очевидно. Без государственной поддержки пригородный транспорт существовать не сможет. Сначала существенно помогла льгота на плату за инфраструктуру (подробнее см. материал на стр. 3 — **ВГ**). А решение в 2015 году о нулевой ставке НДС для пригородных компаний также принесло свои результаты. В короткие сроки ситуация нормализовалась для многих. Конечно, не для всех. У нашей компании, как это ни банально звучит, уверенность в завтрашнем дне появилась очень сильная.

ВГ: Может быть, это связано еще и с тем, что компания работает в регионах с самым высоким спросом, в Московском регионе?

М. Х.: Да, безусловно, и с этим тоже. Тем не менее, если убрать сейчас все меры господдержки, мы моментально станем убыточными.

Определенные вопросы о характере мер поддержки задавались со стороны Министерства финансов. Однако на данный момент дискуссия уже в прошлом. В Государственную думу был внесен законопроект, предусматривающий установление НДС 0% на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на период до 2030 года, который 4 ноября уже принят в первом чтении.

ВГ: Ваша компания вынуждена искать методы повышения рентабельности ежедневно. За последние два года вы нашли такие, которые государство могло бы закрепить для всех пригородных перевозчиков?

М. Х.: Пока говорить о самостоятельном формировании прибыли пригородными компаниями было бы неверно. Ее природа обусловлена исключительно мерами государственной поддержки наших перевозок. Приведу простой пример. Если бы нам пришлось платить РЖД полную стоимость за услуги инфраструктуры, расходы превысили бы 13 млрд руб. После установления специального коэффициента для нашего сегмента платим за инфраструктуру 1% — 130 млн руб. Соот-



несите эти цифры — сразу же очевидно, насколько важна для нас мера поддержки.

Однако в определенных условиях субъекты РФ позволяют пригородной компании заработать прибыль, при этом четко определяя, на какие цели эта прибыль должна быть направлена. И единственно возможный вариант — это инвестиции в пригородный комплекс. Соответственно, субъекты РФ определяют, какие это должны быть инвестиции: приобретение подвижного состава, модернизация инфраструктуры, развитие новых технологий продажи билетов.

Усилия нашего менеджмента направлены прежде всего на то, чтобы правильно поддержкой государства распорядиться.

ВГ: И как решить такую задачу, если набор инструментов ограничен?

М. Х.: Основной упор делаем на максимальное улучшение качества перевозки. Сегмент поездов повышенной комфортности, разумеется, более доходен. И там, где мы видим спрос, предлагаем более высокий уровень сервиса.

Например, интересным опытом оказалось внедрение услуги семейного купе бизнес-класса в экспрессе по маршруту Москва—Тула.

Мы пытаемся в этом направлении двигаться. Но аккуратно. Другого инструментария для «кратного» увеличения доходности у нас, конечно, нет.

ВГ: Одно из предложений Минфина касалось идеи уйти от прямых субсидий на пригород, но помочь перевозчикам при работе с кредитными организациями, компенсируя проценты по кредитам. Или помочь в диалоге с региональными властями, так или иначе заинтересовав их выделять средства из бюджетов на социальный заказ по перевозкам. Это сработает в нынешних условиях?

М. Х.: Идея с компенсацией процентов по кредитам продолжает обсуждаться, но уже не как федеральная мера, а как один из возможных механизмов поддержки со стороны самих субъектов РФ.

ВГ: Сам факт государственной поддержки влияет на процесс переговоров с кредитными организациями? Или они

обращают внимание прежде всего на доходность ЦППК и других пригородных компаний?

М. Х.: Безусловно, кредитные организации обращают внимание на финансовое положение пригородных компаний. Но для того, чтобы спрогнозировать финансовое положение, нужно понимание государственной политики по поддержке пригорода.

Эта политика складывается из конкретных мер поддержки и сроков их действия. С мерами государство определилось: НДС 0%, льготный коэффициент на пользование инфраструктурой. Если мера по НДС будет продлена до 2030 года, то наступит большая определенность с мерами государственной поддержки.

ВГ: С рядом регионов ЦППК заключила долгосрочные соглашения об обслуживании пассажиров. Это повлечет за собой изменения в вашей инвестиционной программе?

М. Х.: Безусловно. Именно наличие долгосрочных договоров и позволяет нам формировать инвестиционную программу по обновлению подвижного состава.

ВГ: Как корректируется заказ от регионов в случае необходимости? Много времени требуется для принятия и согласования такого решения?

М. Х.: На 2017 год объемы транспортного обслуживания регионов останутся на уровне текущего года. Если у регионов возникает необходимость в назначении дополнительных поездов либо изменении порядка курсирования, мы запрашиваем у собственника инфраструктуры — компании ОАО РЖД — наличие технической возможности. После получения предложения от ОАО РЖД компания направляет в регион варианты графика движения. Регион согласовывает удобное ему расписание. После этого вносятся соответствующие изменения в договор на транспортное обслуживание региона, в договор на пользование инфраструктурой и в договор аренды подвижного состава. Обычно на весь процесс уходит порядка 45 суток, но в отдельных сложных случаях может занять до двух месяцев.

ВГ: Транспортные машиностроители наверняка сами заинтересованы в устойчивом спросе на пассажирский подвижной состав. В диалоге с кредитными организациями ваша компания и производители выступали когда-нибудь «единой командой»?

М. Х.: Конечно, как и любой продавец любого товара, производители заинтересованы в устойчивом спросе. Баланс интересов всех сторон формируется при под-

УСИЛИЯ МЕНЕДЖМЕНТА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПРИГОРОДНОЙ КОМПАНИИ НАПРАВЛЕННЫ ПРЕЖДЕ ВСЕГО НА НАИБОЛЕЕ РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ

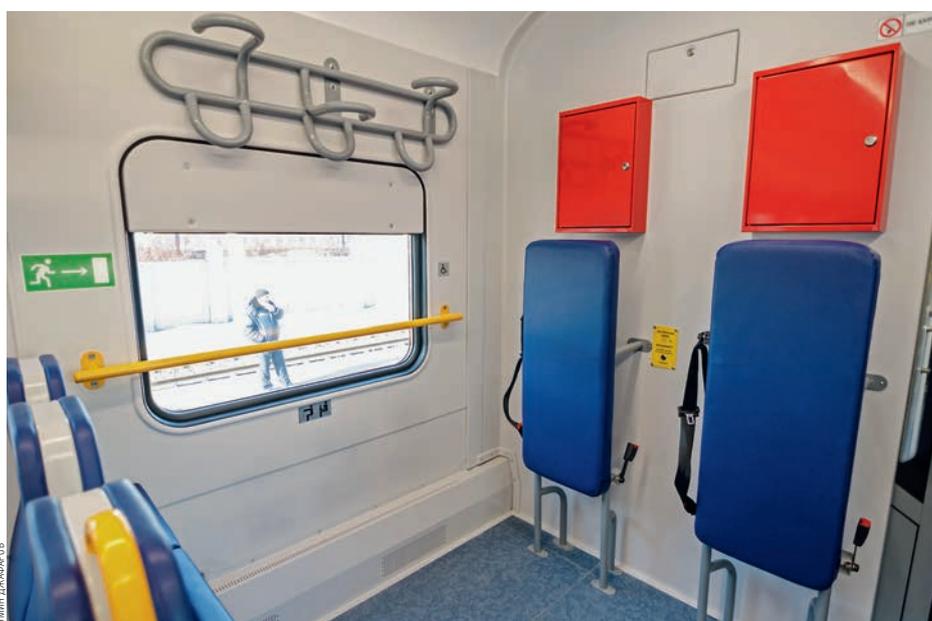
↑
ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА



ФОТО: АНДРЕЙ НИКИТИН / ОАО «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ППК»



ФОТО: ЭМИЛЬ ДЖОРДЖЕВ / ОАО «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ППК»



«СЕКТОР ПЕЗДОВ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ, РАЗУМЕЕТСЯ, БОЛЕЕ ДОХОДЕН. И ТАМ, ГДЕ МЫ ВИДИМ СПРОС, ПРЕДЛАГАЕМ БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА»

готовке сделки, и единой командой выступают все стороны: и компания, и производители, и кредитные организации.

Недавно подписали договор с ГТЛК о приобретении подвижного состава. Пока только на семь поездов. Сроком на 15 лет, процентная ставка плавающая и привязана к стоимости ОФЗ.

ВГ: А каковы потребности в инвестициях ЦППК в целом?

М. Х.: Ежегодно нам нужно приобретать около 20 поездов стоимостью 500 млн руб. каждый. Мы учитываем два фактора. Во-первых, часть подвижного состава исчерпывает свой срок службы. Во-вторых, мы учитываем развитие Московского транспортного узла, строительство дополнительных путей и, соответственно, увеличение пропускной способности. Планируемая цифра закупок на 2017 год — 24 состава. Кроме того, у нас с РЖД действует договор об аренде остановочных пунктов, который предусматривает ремонт и содержание пассажирской инфраструктуры. Это еще около 3 млрд руб.

ВГ: При диалоге с машиностроителями ваша компания предъявляет свои особые требования к экономичности нового подвижного состава? В чем они заключаются?

М. Х.: Вопросы повышения экономичности и эффективности подвижного состава мы решаем с производителями в рамках рабочих групп. К примеру, Демидовский машиностроительный завод регулярно проводит так называемые дни качества, где обсуждаются инновационные решения, предлагаемые производителем. Как вы знаете, в этом году мы стали покупать новый российский электропоезд ЭП2Д, оснащаемый энергосберегающим электрооборудованием, позволяющим экономить до 20% электроэнергии.

ВГ: Планируете ли вы использовать контракты жизненного цикла для подвижного состава?

М. Х.: Посредством контракта жизненного цикла нами был закуплен дизель-поезд ДП-М. В настоящее время мы рассматриваем вопрос дальнейшего приобретения части подвижного состава на условиях контракта жизненного цикла.

ВГ: ЦППК первой пришла к практике внедрения мультимодальных маршрутов для пассажиров? С точки зрения бизнеса, насколько оправдываются ваши финансовые ожидания?

М. Х.: Мы не первые. Первый мультимодальный маршрут поездом и автобусом был организован ОАО «Федеральная пассажирская компания» в декабре 2014 года. Наша компания начала реализацию своего первого проекта только 26 сентября. И сейчас еще рано делать какие-либо выводы о долгосрочной перспективе проекта, необходимо нарабатывать новые компетенции. Требуется накопить

опыт — по крайней мере шесть месяцев, а еще лучше год. Постоянно проводим маркетинговые исследования и наблюдаем внимательно за рынком, пытаемся работать на опережение и отвечать на запросы наших пассажиров. Если для пассажиров эта услуга окажется привлекательной, то можно будет говорить о дальнейшем распространении мультимодальных перевозок на полигон компании.

ВГ: Во сколько сейчас оцениваются прямые потери компании от вандализма, ограниченных возможностей борьбы с безбилетным проездом? Предлагает ли компания какие-то решения законодателям, органам исполнительной власти для сокращения издержек от противоправных действий?

М. Х.: Мы имеем право убеждать пассажира купить билет. Можем выписать ему штраф. Но не имеем какого-то административного рычага, чтобы такие права реализовать. По законодательству безбилетный проезд, например, не является административным правонарушением. Сегодня это существенная проблема.

Поэтому компания предлагает восстановить административную ответственность за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте, которая ранее была предусмотрена Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации. При этом установить штраф за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте в размере 1 тыс. руб., а в случае повторного совершения — в размере от 5 тыс. до 10 тыс. руб.

Ввиду недостаточного ресурса правоохранительных органов на транспорте необходимо создание нового органа на федеральном уровне с полномочиями не только по выявлению безбилетных пассажиров и их идентификации, но и предупреждению совершения иных административных правонарушений и преступлений. Таким органом могло бы стать Федеральное казенное учреждение.

А пока подхода к решению задачи только два. Строим турникеты и привлекаем подрядные организации для убеждения пассажира платить за свой проезд. Масштаб потерь от безбилетников мы оцениваем примерно в 15% от упущенной прибыли.

За десять месяцев года ущерб от вандальных действий только в отношении собственного подвижного состава составил (по нашим заявлениям в МВД) более 709 тыс. руб. Но на самом деле оценки в этом вопросе могут очень различаться. Потери реальные существенно больше.

Трудно описать, что вандалы вытворяют с поездами. Для более успешной борьбы с противоправными действиями необходимо решить ряд вопросов на законодательном уровне. Компания рассчитывает на поддержку со стороны компетентных органов законодательной и исполнительной власти с тем, чтобы предложения по усилению мер ответственности были внесены в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации.

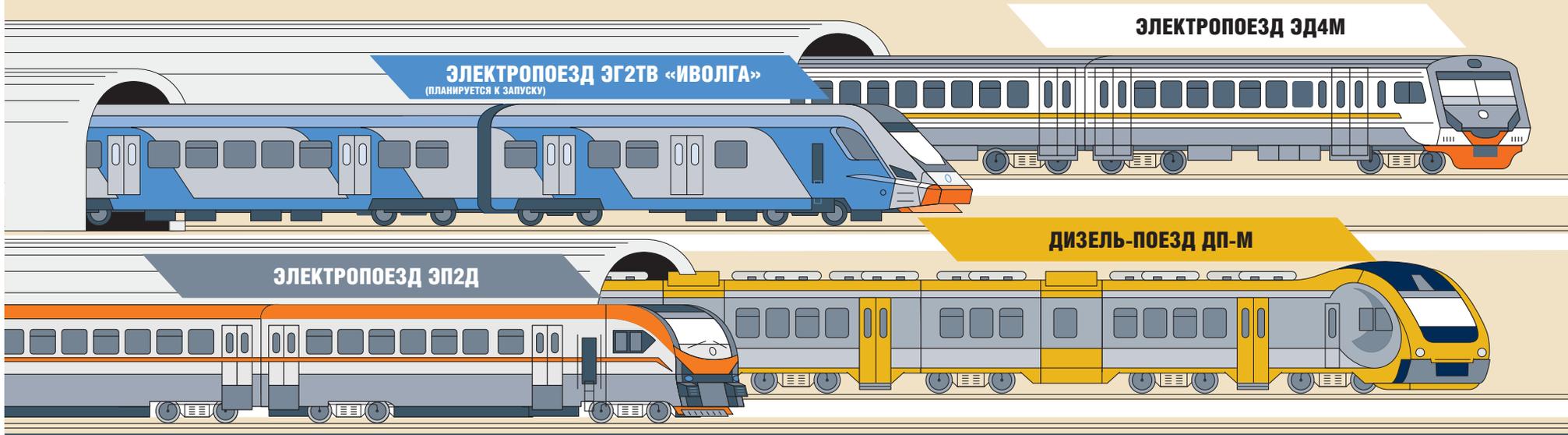
Интервью взял СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ

ПЕРЕД ВНЕДРЕНИЕМ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ПОТРЕБУЕТСЯ НАКОПИТЬ ОПЫТ, ПРОВЕСТИ МАРКЕТИНГОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ. ОДНАКО ПЕРЕВОЗЧИК ПЫТАЕТСЯ С ОСТОРОЖНОСТЬЮ ИГРАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ, ОТЧАСТИ ПРЕДСКАЗАТЬ СПРОС

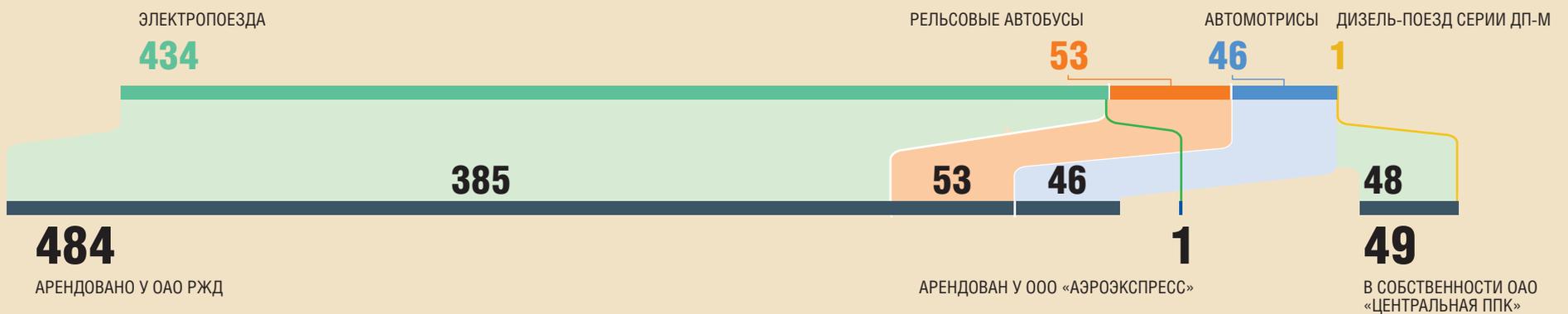


КОНКУРЕНЦИЯ ПОТРЕБУЕТ ИННОВАЦИЙ

ТРЕБОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ К КОМФОРТУ И СЕРВИСНЫМ НОВИНКАМ ЗАЧАСТУЮ РАСТУТ БЫСТРЕЕ САМЫХ СМЕЛЫХ ПРОГНОЗОВ. ОПЫТ ЦППК, ЕЖЕДНЕВНО ОБСЛУЖИВАЮЩЕЙ МИЛЛИОННУЮ АУДИТОРИЮ, ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО НА ЛЮБОМ МАРШРУТЕ МОЖНО И ОПРАВДАТЬ, И САМОСТОЯТЕЛЬНО ФОРМИРОВАТЬ ОЖИДАНИЯ КЛИЕНТОВ.



ОБЩАЯ СТРУКТУРА ПАРКА (В ТОМ ЧИСЛЕ МОДЕЛИ, ПЛАНИРУЕМЫЕ К ЗАПУСКУ)



534 Поезда
ПАРК МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

81 %
ОТ ОБЩЕГО ПАРКА — ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

2305 Вагонов
ПЛАНИРУЕТСЯ ПРИОБРЕСТИ В ПЕРИОД 2017–2030 ГОДОВ

ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА ПАРКА (КОЛИЧЕСТВО ВАГОНОВ)



ДИНАМИКА ОБНОВЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С 2013 ГОДА (КОЛИЧЕСТВО ЗАКУПЛЕННЫХ ПОЕЗДОВ И ТИП)



ПОЕЗДА НА ЭКСПРЕСНЫХ МАРШРУТАХ СОСТОЯТ ИЗ ВАГОНОВ ТРЕХ КЛАССОВ

1-й КЛАСС

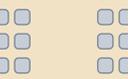


Расположение посадочных мест

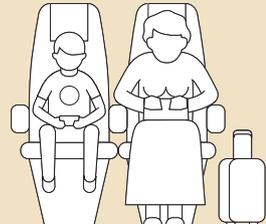


- Широкие кресла
- У каждого кресла есть розетка, столик, багажный стеллаж (стеллаж-гардероб)
- Широкий проход между креслами
- Расстановка 2X2

2-й КЛАСС



Расположение посадочных мест

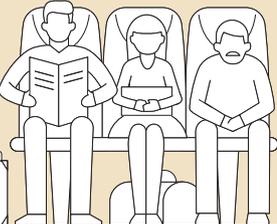


- Узкие кресла
- Расстановка 2X2

3-й КЛАСС

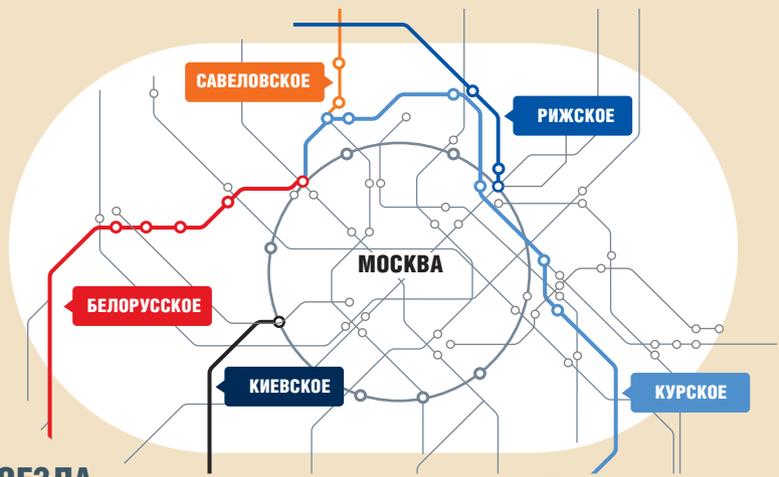


Расположение посадочных мест



- Узкие кресла
- Расстановка 3X3

НАПРАВЛЕНИЯ, ГДЕ БУДЕТ ОБНОВЛЕН ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ



НОВЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА БУДУТ РАБОТАТЬ КАК НА ЭКСПРЕСНЫХ ЛИНИЯХ ПРЕМИУМ-КЛАССА, ТАК И НА ОБЫЧНЫХ ПРИГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ

В ИЮНЕ 2014 ГОДА ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ППК» БЫЛИ ВЗЯТЫ В АРЕНДУ ПАССАЖИРСКИЕ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ИХ ДАЛЬНЕЙШЕГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА

В 2015 ГОДУ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ НА ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТАХ МОСКВЫ, МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ДРУГИХ РЕГИОНОВ

ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ В ЭЛЕКТРОПОЕЗДАХ



РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НА ИНВАЛИДНЫХ КОЛЯСКАХ

- Специальные места для пассажиров на инвалидных колясках
- Откидные аппарели
- Широкие туалетные комнаты в головных вагонах

ПРОДУМАННАЯ КОНСТРУКЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ САЛОНОВ

- Современная система микроклимата с функцией обеззараживания воздуха
- Новая конструкция внутренних дверей для удобного прохода с багажом

ОБНОВЛЕННАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ

- Крш-системы на кузовах головных вагонов принимают на себя основной удар, оставляя салонную часть поезда невредимой
- Электрические стоп-сигналы повышают скорость срабатывания электропневматических тормозов

НОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ КАБИНЫ МАШИНИСТА

- Съёмные лестницы для обслуживания поездов вместо технологических поручней и подножек исключают проезд посторонних лиц на выступающих частях головных вагонов

ДУХ-ТРЕХВАГОННЫЕ СОСТАВЫ

- Оптимальны для работы на малодеятельных участках

СЕГОДНЯ ПАССАЖИРАМ ДОСТУПНЫ

ЭЛЕКТРОПОЕЗДА С ЧАСТЫМИ ОСТАНОВКАМИ «СТАНДАРТ+» ОСНАЩЕННЫЕ:



Экспрессы с вагонами трех классов

Климат-контролем

Видеонаблюдением

Местами для пассажиров на инвалидных колясках

Креплениями для велосипедов

Туалетами

Онлайн сервисы: тарифный калькулятор и расписание, «Народный контроль» для обратной связи

Мультимодальные перевозки (электропоезд + автобус)

Перехватывающие парковки

Онлайн покупка билетов на экспрессы
Безналичная оплата проезда, в том числе в пути
Более 1,5 тыс. билетных автоматов

Специальные тарифные предложения: «Велоопция» в дополнение к абонентам

Проект «Туристический экспресс»: организованные экскурсии, бесплатные аудиогиды, велотуры, информационные центры для туристов

ПРИОБРЕТЕНО И УСТАНОВЛЕНО

- УСТАНОВЛЕНО** 57 ТУАЛЕТНЫХ МОДУЛЕЙ
- БЛАГОУСТРОЕНО БОЛЕЕ** 1500 ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ
- ПРОВЕДЕН ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ** 255 ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ
- КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАН** 21 ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУНКТ
- РЕКОНСТРУИРОВАН** 1 ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУНКТ
- УСТАНОВЛЕНЫ** НА 149 СТАНЦИЯХ НОВЫЕ СИСТЕМЫ ПОЖАРНО-ОХРАННОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ
- ОТКРЫТО** 15 БЕСПЛАТНЫХ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК НА ТЕРРИТОРИИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
- ОБЩЕЙ ВМЕСТИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 1300 МАШИНОМЕСТ

ПРОГРАММА 2016 ГОДА

- капитальный ремонт** 9 останочных пунктов
- 14** платформ
- усиленный текущий ремонт** 86 останочных пунктов
- модернизация** 7 останочных пунктов
- 11** платформ
- турникетные комплексы** на 17 останочных пунктах: 6 – в Москве, 10 – в Московской области, 1 – во Владимирской области
- туалетные комплексы** 15 шт
- системы охранно-пожарной безопасности** на 37 останочных пунктах

ПРОГРАММА 2017 ГОДА

- капитальный ремонт** 16 останочных пунктов
- 30** платформ
- усиленный текущий ремонт** 31 останочного пункта, 74 платформ, 8 вокзалов
- реконструкция** 15 пассажирских платформ на 7 останочных пунктах

ПРИЦЕЛ НА МИЛЛИАРД

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» БАЗИРУЕТСЯ НА ТРЕХ КИТАХ — ОБНОВЛЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И РЕАЛИЗАЦИИ РЯДА ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ IT. ТОЛЬКО НА ПОКУПКУ НОВЫХ ПОЕЗДОВ ПЕРЕВОЗЧИК НАПРАВИЛ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА 19,3 МЛРД РУБ. И ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ ВЛОЖЕНИЙ. ПРИ ЭТОМ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ КОМПАНИИ ОБЕСПЕЧИЛИ ДОЛГОСРОЧНЫЕ КОНТРАКТЫ С МОСКВОЙ, МОСКОВСКОЙ И РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТЯМИ.

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

ЗАКУПКИ ПО-СОСЕДСКИ Как рассказал «Ъ» директор по операционной деятельности ЦППК Владимир Козлов, программа преследует три цели: покупку и модернизацию подвижного состава, реконструкцию пассажирских устройств — платформ и вокзалов, а также развитие системы продаж.

«Последний блок включает в себя развитие IT-инфраструктуры, организацию каналов связи, новые системы развития контрольно-пропускных пунктов, повышение удобства покупки проездных билетов, контроля проезда, новые каналы продаж. Чистая прибыль, направленная на развитие с 2011 года, составила 16,3 млрд руб., при этом объемы инвестпрограммы составляют в среднем 4 млрд руб. в год. Суммарные инвестиции с 2011 года — 25,2 млрд руб., в 2014 году — 11,9 млрд руб., было закуплено максимальное количество поездов — 26. Если говорить о подвижном составе, то в 2011–2016 годах мы направили на эти цели 19,3 млрд руб., и в дальнейшем мы рассчитываем не сбавлять темпы», — отметил Владимир Козлов, пояснив, что разницу между прибылью и объемом вложений составляют заемные средства.

В планах компании значится ежегодное обновление парка в среднем по 165 вагонов в год — их закупка формируется исходя из утвержденного в РЖД графика списания старых вагонов до 2020 года. В период с 1991 по 1995 год, когда вся железнодорожная отрасль находилась в ведении Министерства путей сообщения, подвижной состав практически не приобретался, и это обстоятельство обеспечит дополнительные объемы списания техники. Однако критично на размеры действующего парка это не повлияет, и перевозчик планирует постепенное восполнение парка. В настоящее время РЖД ведет активное строительство главных путей на Горьковском, Ярославском и Белорусском направлениях, что и потребует в ближайшем будущем задействования дополнительного парка поездов.

Традиционным партнером ЦППК в сфере закупок подвижного состава является ОАО «Демидовский машиностроительный завод» (входит в состав «Трансмашхолдинга» — ТМХ). Это связано как со специализацией депо на территории действия ЦППК, так и с тесной связью с акционерами — работой в структуре ТМХ и расположением завода в Подмоскowie на территории региона-акционера. Завод совсем недавно обновил линейку продукции, на смену электропоездам серии ЭД4М пришли ЭП2Д, отличающиеся более высокими энергоэффективностью и показателями межремонтных пробегов, а существующая ремонтная база, как отмечают в ЦППК, позволяет обслуживать этот тип подвижного состава. Другие поезда потребовали бы переустройства всей сервисной инфраструктуры и, как следствие, колоссальных инвестиций в модернизацию депо.

IT-проекты компании преследуют несколько задач. В первую очередь развитие системы каналов продаж и предоставление новых услуг и возможностей для пассажиров, к примеру электронный кошелек. Сейчас, как известно, на

IT-ПРОЕКТЫ КОМПАНИИ ПРЕСЛЕДУЮТ НЕСКОЛЬКО ЗАДАЧ. В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ КАНАЛОВ ПРОДАЖ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ НОВЫХ УСЛУГ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ, К ПРИМЕРУ ЭЛЕКТРОННЫЙ КОШЕЛЕК



ПОКА В ПАРКЕ 4 НОВЕЙШИХ ПОЕЗДА ЭП2Д. ЕЩЕ 6 ПОСТУПАТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

рынке используются два массовых электронных кошелька — карты «Тройка» и «Стрелка». Пока что ЦППК лишь записывает абоненты на эти носители, не используя функцию кошелька самостоятельно, но инвестиции в IT-инфраструктуру позволят сделать шаг вперед.

Также перевозчик планирует распространить возможность пользования абонеентами с фиксированным количеством поездок на большее количество маршрутов — как показывает практика, наиболее популярны проездные на 20 или на 60 поездок. Для этого необходимо обеспечить все остановки валидаторами, подвести каналы связи, организовать необходимое оборудование. Еще одна из задач компании в сфере IT — повышение эффективности альтерна-

тивных каналов продаж, например билетопечатающих автоматов. Кроме того, крайне важны IT-проекты, направленные на повышение внутренней эффективности работы компании. Сюда входят: зарплатный комплекс, система электронного документооборота, безопасность — все это, по словам Владимира Козлова, позволит сделать компанию более эффективной, современной и обеспечить ее устойчивое развитие. Реализация проектов IT-блока номинально (без учета обслуживания лизинговых ставок при покупке нового парка) занимает порядка 20% от общего объема инвестиционной программы.

НЕ ВСЕ ГОТОВЫ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Перевозчик представил партнерам в Москве и Московской области бизнес-модель, согласно которой компания сможет привлечь дополнительные кредитные средства на развитие при наличии долгосрочных взаимоотношений с заказчиком. Региональные власти пошли навстречу ЦППК и заключили 15-летние контракты. Немногом позже такое соглашение удалось заключить и с Рязанской областью. Регионы,



В СТОЛИЦЕ УЖЕ ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА



КАЛЬКУЛЯТОР



ДОЛГОСРОЧНЫЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ПОЗВОЛЯЮТ ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

ЦППК ОСВАИВАЕТ МОДЕЛЬ ОТВЕТСТВЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

согласившиеся на долгие отношения, уже констатируют определенный эффект. В столице отмечают рост пассажиропотока и прогнозируют в ближайшем будущем достижение отметки в 1 млрд пассажиров ежегодно. Контракт ЦППК и Подмосквья уже позволил серьезно обновить инфраструктуру в области. А в Рязанской области связывают долгосрочное партнерство с сокращением издержек и повышением комфорта, что также способствует увеличению пассажирооборота. По словам первого заместителя руководителя столичного департамента транспорта Гамида Булатова, долгосрочные взаимоотношения позволяют привлекать частные инвестиции в инфраструктуру, пассажирское обустройство, платформы, переходы, подвижной состав — все это в совокупности составляет инструмент предоставления услуг по перевозке пассажиров.

«Соответственно, в каком состоянии находится этот инструмент, в таком виде будут оказываться и услуги. Однако цифры говорят сами за себя: за среднесрочный период с 2010 года пассажиропоток в Московском регионе увеличился с 480 млн почти до 600 млн пассажиров в год. По нашим прогнозам, эта цифра будет расти, что обусловлено как уверенным ростом уровня качества предоставляемых услуг за

счет новой модели рынка пассажирских перевозок, так и за счет других наших программ, в том числе по строительству дополнительной железнодорожной инфраструктуры и увеличению пропускных способностей. Соответственно, к 2020 году пассажиропоток может достичь 1 млрд пассажиров в год. Это, с одной стороны, приведет к некоему балансу в транспортной системе региона и перераспределению пассажиропотока от метрополитена и частного автотранспорта на железнодорожный. А с другой стороны, создаст некий новый вид транспорта — это уже будут не устаревшие электрички, а современные электропоезда с понятным расписанием и понятным уровнем качества услуг», — уверен Гамид Булатов. Как подчеркнул министр транспорта Московской области Михаил Олейник, долгосрочное транспортное соглашение установило новую, ранее не применявшуюся модель работы ЦППК — модель ответственного перевозчика, на которого возложены обязанности не только по перевозке пассажиров, но и по приведению к стандартам качества поездов и пассажирских платформ, их реконструкции и модернизации.

«Заключение 15-летних соглашений выгодно всем: субъекты РФ формируют долгосрочный транспортный заказ и на конкурсной основе выбирают перевозчика, который

имеет возможность планировать свою деятельность и формировать программу развития. В период с 2013 по 2016 год ЦППК закупила 49 новых поездов, еще 6 поездов планируется закупить до конца года. Кроме того, в последние два года в Подмосквье перевозчик провел внушительный объем работ. В частности, текущий ремонт 353 платформ, ремонт 12 вокзалов, капремонт и полную реконструкцию 17 и 7 платформ соответственно, на 14 платформах установлены навесы. Также в прошлом году построено 15 перехватывающих автомобильных парковок на 1336 парковочных мест, а в 2016 году оборудовано десять турникетных комплексов АСОКУПЭ (Автоматизированная система оплаты, контроля и учета проезда в пригородных электропоездах. — BG)», — заключил руководитель минтранса Московской области.

Соглашение с Рязанской областью позволило модернизировать вокзалы Сасово и Рязск, а также запустить между Москвой и Рязанью современный подвижной состав. Министр транспорта и автомобильных дорог региона Андрей Савичев отметил, что сложившийся формат взаимоотношений позволил оперативно принять серию решений как по организации перевозочного процесса, так и по вопросам экономического взаимодействия.

«Успешно реализуются мероприятия, направленные на обеспечение безубыточной деятельности пригородного перевозчика на территории региона и повышение качества услуг. Оптимизация перевозочного процесса, введение разьездных кассиров и другие мероприятия по повышению уровня сбора проездной платы и качества предоставляемых услуг в конечном итоге позволили нам повысить пассажирооборот», — подчеркнул Андрей Савичев.

В будущем ЦППК рассчитывает на заключение долгосрочных договоров и в других регионах.

«Контракты с другими регионами заключаются лишь сроком на один год. Но работу с ними мы ведем и, думаю, в конечном итоге придем к заключению долгосрочных соглашений с большинством субъектов РФ. Основной проблемой является годовое планирование бюджета в регионах и, как следствие, трудности в планировании на долгосрочную перспективу. Все-таки 15-летний договор накладывает определенные обязательства не только на перевозчика, но и на заказчика, и не все пока готовы брать на себя такую ответственность. Но мы не опускаем руки и продолжаем работу», — заключил Владимир Козлов. ■



15-ЛЕТНИЙ ДОГОВОР НАКЛАДЫВАЕТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА НА ОБЕ СТОРОНЫ

К СПРОСУ ГОТОВЫ

ТЕМПЫ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ УПАЛИ. МАШИНОСТРОИТЕЛИ СОВМЕСТНО С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ КЛИЕНТАМИ ОТВЕТИЛИ НА ЭТОТ ВЫЗОВ НОВЫМ МОДЕЛЬНЫМ РЯДОМ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕМ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ КОМФОРТА ПассаЖИРОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» КИРИЛЛ ЛИПА УВЕРЕН, ЧТО ПО ПОКАЗАТЕЛЯМ ЭФФЕКТИВНОСТИ НЫНЕШНИЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ УДОВЛЕТВОРИТ САМОГО ПРИДИРЧИВОГО ЗАКАЗЧИКА.



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПАС



ФОТО: ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЦППК

BUSINESS GUIDE: Конкуренция между видами транспорта усиливается. Чем машиностроители могут помочь заказчикам электричек в борьбе за клиента? Чтобы завтра пассажир не пересел, например, на автобусы, метро или личные машины?

К. Л.: «Трансмашхолдинг» освоил выпуск вагонов локомотивной тяги всех существующих классов — со спальными местами и местами для сидения, штабных, вагонов-ресторанов, почтово-багажных вагонов. Выпускаются как одноэтажные, так и двухэтажные вагоны. В конструкции используются самые современные решения: комплексные системы микроклимата с функцией обеззараживания воздуха, туалетные системы замкнутого типа, системы поездной аудио- и видеотрансляции, управляемые из штабного вагона, комплексные автоматизированные системы диагностики и выявления неисправностей, экономичное централизованное энергоснабжение, точки доступа в интернет. Штабные вагоны оборудуются подъемниками для инвалидных колясок, в них находятся приспособленные для использования инвалидами санузел, специальные купе, в которых кроме инвалида может разместиться сопровождающий.

Не менее «внимательным» оказался подход и к запросам пригородных компаний к внедрению новых типов моторвагонного подвижного состава. В 2016 году холдинг переходит на выпуск поездов новых конструкций — это пригородные ЭП2Д и ЭП3Д, городской ЭГ2Тв. Для новых поездов разработаны разнообразные интерьеры разной

ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОГРАММ ВЫНУЖДЕНЫ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО НА СВОИ ПОТРЕБНОСТИ, НО ПРЕЖДЕ ВСЕГО НА ВОЗМОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ ОЧЕНЬ НЕВЕЛИКИ

классности. Новые поезда имеют гладкий кузов, оснащаются современной крэш-системой, подъемниками для посадки-высадки людей на инвалидной коляске с низких платформ, туалетными модулями со специальными по-

ручнями для инвалидов и множеством других технических новинок. Фактически они представляют собой гибкую платформу, позволяющую в короткие сроки разработать и создать индивидуальный интерьер.

С технической точки зрения наши поезда находятся примерно на одном уровне с современной продукцией ведущих зарубежных производителей, а по некоторым параметрам и превосходят их.

ВГ: И все же финансовые возможности нынешних пригородных пассажирских компаний ограничены? Это сказывается на скорости обновления парка, масштабности заказов?

К. Л.: Если в лучшие годы «Трансмашхолдинг» строил для железнодорожных компаний в России свыше 700 вагонов электропоездов и рельсовых автобусов, то сейчас гораздо меньше. Так, в 2015 году — менее 200. Все дело в том, что перевозчики при формировании инвестпрограмм вынуждены ориентироваться не только на свои потребности, но прежде всего на возможности, которые очень невелики. Практически единственным крупным покупателем является Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК). Остальные перевозчики тоже с удовольствием обновили бы свои парки, но сталкиваются с острым недостатком средств. Причем проблема постепенно усугубляется: находящиеся в эксплуатации поезда отнюдь не молодеют и выбывают из эксплуатации по естественным причинам. Чем дальше, тем сложнее будет ликвидировать образующийся разрыв.

ВГ: Неужели в этой ситуации не придумано никаких новых способов стимулирования обновления пригородного подвижного состава?

К. Л.: Очень интересную и перспективную модель реализуют коллеги из ЦППК. Она основывается на системе долгосрочных контрактов с регионами на оказание перевозочных услуг. Опираясь на эти договоры, ЦППК осуществляет взаимодействие с банками, лизинговыми компаниями, в том числе с Государственной транспортно-лизинговой компанией, привлекают средства негосударственных пенсионных фондов. Таким образом, аккумулируются средства, необходимые для осуществления закупок подвижного состава. В свою очередь, растут качество перевозочных услуг, их востребованность у пассажиров, конкурентоспособность.

ВГ: Как вы оцениваете усилия государства по поддержке отечественного производителя применительно к вашей компании?

К. Л.: В течение последних лет государство прибегает к мерам налогового стимулирования, которые продемонстрировали свою эффективность. Мы позитивно оцениваем принятое недавно решение обнулить до 2030 года НДС на железнодорожные пассажирские перевозки в пригородном и дальнем сообщении. Это даст возможность компаниям-операторам направить значительные средства в модернизацию парков, повысить качество своих услуг и, конечно, загрузить заказами машиностроительные предприятия. Мы уверены, что экономический эффект от такого решения для государства существенно перекроет недополученные налоговые поступления.

Интервью взял ПАВЕЛ АРАБОВ



ФОТО: ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЦППК



СМЕЖНИКИ

НЕПУТЕВЫЕ ТРАТЫ

ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КОМПАНИИ НЕСУТ УБЫТКИ, ОБЪЕМ КОТОРЫХ СПРОГНОЗИРОВАТЬ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО, — ОТ БЕЗБИЛЕТНОГО ПРОЕЗДА, ВАНДАЛИЗМА ИЛИ ЗАЦЕПИНГА. А ДОСТУПНЫХ МЕТОДОВ БОРЬБЫ С НИМИ ПОКА НЕ ХВАТАЕТ. ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА

МИМО КАССЫ Только Московский транспортный узел (МТУ) ежемесячно перевозит порядка 50 млн пассажиров, из которых почти 7,5 млн, или 15%, не оплачивают проезд.

В 2015 году президент России Владимир Путин подписал указ о внесении изменений в Устав железнодорожного транспорта России. Поправка позволила пассажирскому перевозчику самостоятельно обеспечивать контроль наличия и действительности проездных документов, а также оформлять акты о нарушениях с последующим взысканием штрафов. Ранее такого права у него не было, хотя необходимость присутствия сотрудников транспортной полиции при оформлении сохранилась.

При отсутствии билета гражданину предлагается приобрести таковой и оплатить сервисный сбор в размере 100 руб. За отказ безбилетник получит штраф, размер которого составляет 50-кратную стоимость проезда пассажиром 10 км (одной зоны). Например, тариф по Московской области составляет 20,5 руб. Следовательно, зайцу придется заплатить 1025 руб.

Согласно данным Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), за весь период действия федерального закона компания оформила уже более 6,5 тыс. штрафов на сумму 6,8 млн руб. За 2016 год подала 228 исков, 178 из которых одобрены, остальные находятся в производстве.

Кроме того, в попытке сократить число нарушителей компании усиливают контроль: устанавливают турникеты, направляют контролеров. Этого оказывается недостаточно.

Другой указ президента, подписанный в июле 2015 года, сократил штатную численность МВД на 110 тыс. человек. Острая нехватка сотрудников транспортной полиции повывила безнаказанность нарушителей.

«Борьбой с противоправными действиями должны заниматься органы правопорядка, имеющие полномочия», — считает директор по продажам ЦППК Сергей Русов. Создание нового органа на федеральном уровне с полномочиями не только по выявлению безбилетных пассажиров и их идентификации, но и предупреждению совершения иных административных правонарушений и преступлений могло бы решить проблему. Таким органом, по мнению экспертов ЦППК, может стать федеральное казенное учреждение.

Но есть и более доступный способ влияния на зайцев — восстановление административной ответственности за безбилетный проезд в размере 1 тыс. руб., а при повторном нарушении — до 10 тыс. руб.

ПОСТРАДАВШИЙ ПЛАТИТ ДВАЖДЫ

Разбитые стекла, разрисованные граффити вагоны, сломанное железнодорожное оборудование, стрельба по движущимся составам — проблема всех железнодорожных ППК. Несмотря на то что государство, РЖД и пассажирские компании ежегодно инвестируют огромные средства на модернизацию подвижного состава и обновление сопутствующей инфраструктуры, вандалы вынуждают их осуществлять незапланированные траты.

В 2016 году ЦППК зафиксировала около 485 фактов вандализма в отношении собственного и арендованного парка компании.



ЗА ПРОЕЗД НЕ ПЛАТИТ ОКОЛО 15% ПАССАЖИРОВ

«Безусловными „лидерами“ по совершаемым актам вандализма-граффити являются Курское, Савеловское, Рижское, Горьковское и Киевское направления, а также юго-западная часть Большой Московской окружной железной дороги», — заметил Сергей Русов.

По его словам, особый интерес у отдельных лиц и группировок «бомберов» (нелегально рисующих граффити) вызывают новые дорогостоящие электропоезда. Разрисованный граффити вагон не отвечает правилам эксплуатации, поэтому временно отставляется для проведения внеплановой покраски. Между тем в общем объеме пассажирских перевозок на МТУ каждый вагон имеет огромное значение, поскольку при снятии с рейса испорченного состава создается перенаселенность других составов.

Материальный ущерб не единственное последствие действий вандалов.

«Нарушители подвергают опасности не только свою жизнь, но и жизнь других пассажиров. Чрезвычайно по-

ложение в подвижном составе, возникшее из-за действий вандалов или зацеперов, может привести к трагическим последствиям», — говорит начальник департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля (ЦБТ) ОАО РЖД Дмитрий Раенок.

Камни, брошенные в идущий поезд, разбивают стекла, попадают в пассажиров, травмируя их. При попытке сотрудников перевозчика остановить правонарушителей, вандалы оказывают серьезное вооруженное сопротивление. В своей «борьбе» они используют бейсбольные биты, травматические и газовые пистолеты, газовые баллончики и другие подручные средства.

Только материальный ущерб от действий вандалов за десять месяцев 2016 года обошелся ЦППК в 0,7 млн руб.

В этой связи для борьбы с ними на станциях устанавливаются камеры видеонаблюдения, за поездами наблюдают сотрудники ЧОПов, устанавливаются кнопки аварийного вызова охраны. Но даже этих мер оказывается недостаточно — в каждый из 2 тыс. электропоездов, ежедневно обслуживаемых компанией на МТУ, наряд охраны или полиции направить невозможно.

«В первую очередь для обеспечения безопасности на пригородном транспорте необходимо объединение усилий полиции, ЦППК и пассажиров против вандалов», — заметил Сергей Русов. — Сообщения о факте вандализма могут его остановить».

В этой связи самая действенная мера, по мнению экспертов, — ужесточение наказаний: от штрафа (3–5 тыс. руб.) до тюремного заключения (на срок до пяти суток). Такие нормы позволят также существенно снизить травматизм на железнодорожном транспорте: несчастные случаи происходят при незаконном хождении по путям, спрыгивании с платформы.

Руководитель ЦБТ РЖД также добавил, что необходимо постоянное выполнение требований безопасности, которые государство предъявляет к железнодорожной инфраструктуре. На предупреждение и профилактику травматизма на железной дороге РЖД ежегодно направляет почти 1 млрд руб. прямых инвестиций. В частности, строит пешеходные переходы, ограждения в местах интенсивного движения пассажиров. Но нарушителей это не останавливает — они разрисовывают стены, выпиливают новые «проходы».

БЕЗБИЛЕТНИКУ СЕЙЧАС ГРОЗИТ ШТРАФ В РАЗМЕРЕ 50-КРАТНОЙ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА 10 КМ (ОДНОЙ ЗОНЫ). ТАРИФ ПО МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ СОСТАВЛЯЕТ 20,5 РУБ. СЛЕДОВАТЕЛЬНО, ЗАЙЦУ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ 1025 РУБ.



**БЕЗ УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЙ
СНИЗИТЬ УРОВЕНЬ ВАНДАЛИЗМА НЕ УДАЕТСЯ**

→ «Существует и превентивная мера, которая действительно дает свой результат, — рейды. Они проводятся согласно совместному плану, утвержденному РЖД и Главным управлением на транспорте МВД России. При этом в них участвуют сотрудники полиции, работники РЖД, ЦППК, ведомственной охраны, ЧОПов и общественных организаций. Выбираются наиболее травмоопасные станции и перегоны. Например, за время проведения акции с августа по сентябрь 2016 года более 13 тыс. человек задержаны и 500 из них оштрафованы», — говорит Дмитрий Раенок.

ПО ДРУГУЮ СТОРОНУ СОСТАВА Зацепинг, или незаконное передвижение снаружи вагона, стал популярным увлечением подростков. Несовершеннолетние зацеперы, как правило, забираются на крышу вагона, держатся на открытых переходных и тормозных площадках, с боковых или торцевых сторон состава. Видео со своими «достижениями» нарушители выкладывают в социальные сети, привлекая других последователей. А «моду» на экстремальный «проезд» по железной дороге поддерживают взрослые.

Согласно данным управления на транспорте МВД России, только в 2015 году на железных дорогах травмированы 255 подростков, 114 из них погибли. Основная доля случаев, в которых так или иначе замешаны зацеперы, приходится на столичный регион.

«За восемь месяцев 2016 года статистика немногим лучше: в ЦФО пострадали 77 человек, 30 из которых погибли», — заметила старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета России полковник юстиции Татьяна Морозова.

Хотя по данным Дмитрия Раенка, общий травматизм на железной дороге снизился на 10%, число несовершеннолетних, пострадавших в 2016 году по сравнению с 2015 годом, выросло в два раза.

Кроме того, незаконное передвижение снаружи вагона может стать причиной транспортного коллапса, уверены аналитики.

«Зацеперов очень сложно снимать: если он убегает, может задеть кабель, прыгнет — попадет на встречные

**БЕЗУСЛОВНЫМИ «ЛИДЕРАМИ»
ПО СОВЕРШАЕМЫМ АКТАМ ВАНДАЛИЗМА-ГРАФФИТИ ЯВЛЯЮТСЯ
КУРСКОЕ, САВЕЛОВСКОЕ, РИЖСКОЕ,
ГОРЬКОВСКОЕ И КИЕВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЯ,
А ТАКЖЕ ЮГО-ЗАПАДНАЯ
ЧАСТЬ БОЛЬШОЙ МОСКОВСКОЙ
ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

пути, — пояснил председатель комиссии Общественной палаты России по безопасности Антон Цветков. — Поэтому если кто-то находится на электричке, то машинист не может ехать».

В настоящий момент КоАП России предусматривает для нарушителей наказание в виде штрафа в размере 100 руб. Если же зацепер не достиг 16 лет, то к ответственности привлекаются родители или его законные представители. А размер штрафа составляет от 100 до 500 руб. Действующее законодательство не предусматривает более строгого привлечения к ответственности.

ЦППК оснащает собственный подвижной состав камерами видеонаблюдения, направляет технические предложения производителям подвижного состава для исключения возможности несанкционированного подъема и проезда посторонних лиц на выступающих частях вагонов электропоездов, охраняет составы в пунктах оборота, отстоя и в пути следования, проводит профилактическую работу в школах и колледжах Москвы.

Главное управление на транспорте МВД России в 2016 году инициировало закрытие более 120 групп в социальных сетях, в которых собирались зацеперы, и привлекло к уголовной ответственности взрослых, вовлекавших несовершеннолетних в противоправные действия.

Однако эксперты пока не нашли единого подхода к решению проблемы. Например, комитет Государственной думы по транспорту неоднократно предлагал внести поправки в Кодекс об административных правонарушениях в части увеличения штрафов за противоправные действия на объектах железнодорожной инфраструктуры, в том числе зацепинг.

По словам члена комитета Александра Старовойтова, подобный механизм должен принести положительный эффект, но при условии внедрения комплексных мер.

«Безусловно, одними только штрафами ситуацию не поправишь, нужна также профилактика правонарушений — рейды, — заметил специалист. — Если штрафы будут существенные, тогда люди поймут, что проблема находится под пристальным наблюдением правоохранительных органов. Других механизмов пока нет».

Предлагаемый законопроект утверждает штраф до 5 тыс. руб. или арест на срок до пяти суток, а при повторном совершении правонарушения в течение года наказание вырастет до 20 тыс. руб.

В свою очередь, аналитики ЦППК считают, что нужны еще более суровые меры, ведь поставить заслон смертоносному и самоубийственному увлечению может только неотвратимость уголовного наказания. Перевозчик предлагает рассматривать зацепинг как явление, создающее угрозу безопасности дорожного движения на железнодорожном транспорте, и включить соответствующие поправки в главу 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

«При этом норма должна содержать „формальный“ состав преступления. Это позволит дать также законодательное определение зацепинга, лишив его статуса невинной детской шалости», — отметил Сергей Русов.

Ужесточение ответственности за противоправные действия поддержал и глава ЦБТ РЖД, поскольку специалист видит причину подобного поведения несовершеннолетних в безнаказанности или недостаточном уровне ответственности за правонарушение.

«Хотя репрессивные методы не всегда дают результат, но опыт автомобильного транспорта показывает, что они могут быть эффективными, — говорит Дмитрий Раенок. — Увеличение штрафа за непристегнутый ремень безопасности в автомобиле до 1 тыс. руб. позволило сократить число несчастных случаев на дороге».

Он также заметил, что нужна поддержка государства в профилактической и разъяснительной работе с детьми, их родителями по вопросам безопасного поведения на железной дороге. Вопросы безопасности на автомобильных дорогах давно входят в образовательные программы школ. То же самое необходимо на федеральном уровне утвердить и для железнодорожного транспорта.

Другой способ борьбы с зацеперами предложили депутаты Московской области: они рассчитывают ввести ответственность за непредотвращение подобных противоправных действий для железнодорожников, сотрудников метрополитена и правоохранительных органов.

Поиск виноватых ничего не даст, поскольку реальных методов борьбы с зацеперами нет, утверждает Антон Цветков. А ЦППК, РЖД и полиция делают все, что от них зависит.

«На одно направление выделяется около двух нарядов — этого мало, они ничего не могут сделать», — говорит общественный деятель. ■



114 СМЕРТЕЙ ПО ИТОГАМ 2015 ГОДА НЕ ОХЛАДИЛИ «ОТЧАЯННЫХ»



КОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ

The logo for Russia Travel, featuring the words "RUSSIA" and "TRAVEL" in white, bold, sans-serif capital letters stacked vertically within a solid red square.

**RUSSIA
TRAVEL**

A wide-angle photograph of a snowy winter landscape. In the foreground, a dark, calm lake reflects the sky. A long passenger train with red and white cars is moving along a track that curves through a snow-covered valley. The background is filled with dense evergreen trees under a dramatic, colorful sky of sunset or sunrise, with shades of orange, pink, and blue.

Реклама

Время открывать Россию!

Путешествие поездом – уникальные возможности

Прекрасные места и удивительные люди — это наша страна. Узнать, понять, почувствовать её проще всего, путешествуя на поезде. Все многообразие железнодорожных маршрутов на туристическом портале Russia Travel.

www.russia.travel/rzd

Партнер



ОАО «РЖД»

ПУТЕШЕСТВУЙТЕ ЭКСПРЕССАМИ ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ППК»



● Региональные экспрессы без гарантированного посадочного места
классы вагонов: 1С | 2С | 3С

● Межобластные экспрессы с гарантированным посадочным местом
классы вагонов: 1Р (на Тулу) | 1С | 2С | 3С

Реклама

БИЗНЕС (1Р) В ЭКСПРЕССЕ НА ТУЛУ



- отдельное купе на 4 пассажиров
- регулируемые кожаные кресла
- стол в купе
- розетки у каждого кресла
- Wi-Fi
- монитор с доступом к развлекательному portalу

1 КЛАСС (1С) В МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКСПРЕССАХ



- широкие кресла
- расстановка кресел 2 на 2
- розетки у каждого кресла
- столики у каждого кресла
- багажные стеллажи (стеллаж-гардероб)
- широкий проход между креслами



ОАО «Центральная ППК»

www.central-ppk.ru
info@central-ppk.ru