

ВОКЗАЛ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ СВОИХ

В АВГУСТЕ ОАО РЖД ПРЕДСТАВИЛО СВОЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ДО 2015 ГОДА. ОН ВЕСЬМА АМБИЦИОЗЕН, ОСОБЕННО НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ, ВТОРОМ ЭТАПЕ. ИТОГОМ ДОЛЖНО СТАТЬ НЕ ТОЛЬКО УДОБСТВО ДЛЯ ПассажиРОВ, но и СЕРЬЕЗНОЕ ПОВЫШЕНИЕ ДОХОДОВ МОНОПОЛИИ. ПЛАН ЕЩЕ НЕ ПРОРАБОТАН ДО КОНЦА, но УЖЕ ВЫЗЫВАЕТ ИНТЕРЕС У ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ И АРЕНДАТОРОВ.

ЛЮДМИЛА ЛЯГУШКИНА

ТЕРРИТОРИЯ РАЗНООБРАЗИЯ В последнее время в мире вокзалы принимают на себя все больше функций, которые напрямую не связаны с перевозкой пассажиров. Владельцам терминалов выгодно предоставлять услуги торгового, развлекательного, информационного характера, доход от которых может быть достаточно высоким. Специфика вокзалов в том, что через них проходит много людей самого разного финансового положения — от пенсионеров до бизнесменов. Это позволяет сочетать самые разные типы услуг.

В развитых странах вокзалы часто являются узлами связи различных видов транспорта — метрополитена, наземных средств передвижения, обеспечивают проезд к аэропортам, находящимся за городом. Примером современного комплекса может считаться главный вокзал Берлина. В нем на нескольких уровнях пересекаются линии как скоростных, так и пригородных поездов, а также метро. Связи между уровнями обеспечены целой системой лифтов, эскалаторов и пандусов.

Почти на всех вокзалах в западных странах есть супермаркеты и газетные киоски, рестораны быстрого питания, бары. Пассажирам предлагают посетить кинотеатры и развлекательные комплексы, для деловых людей появляются бизнес-центры. Часто рядом с вокзалами строят гостиницы. На вокзале всегда можно нанять такси, заказать экскурсию, снять квартиру, здесь востребованы и банковские услуги. По разным причинам в западных терминалах расположены рекламные и полиграфические агентства, консалтинговые фирмы в области строительства. На современных вокзалах могут находиться даже спортивные клубы и салоны красоты. «Благодаря сотрудничеству железнодорожных компаний и предпринимателей площадям многих зарубежных вокзалов найдено эффективное применение, — рассказывает Полина Жилкина, директор департамента аналитики компании ADG Group. — Например, в Польше торговая составляющая (современные гипермаркеты) закладывается еще на этапе проектирования и составляет порядка 50% здания вокзала».

Подобных примеров много. В канадском Монреале идет реконструкция городского центра. В комплекс входят две железнодорожные линии, три линии метро, три универмага, четыре гостиницы, пять административных зданий, восемь кинотеатров, 30 ресторанов, автостоянки на 9000 мест. В японском городе Нагоя над вокзалом возведен пятидесятиэтажный офисно-гостиничный центр. Японская железнодорожная компания Tobu Railway Co. Ltd — это 44 транспортных, 29 развлекательных, шесть девелоперских филиалов и дочерних компаний, а также предприятия розничных продаж, строительные, инженерные и другие. В комплекс вокзала Юнион-Стейшн (Сент-Луис, США) включены не только комнаты отдыха, бары, игровые автоматы, но и водные аттракционы. В Сингапуре на вокзалах проводятся художественные выставки.

НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ В России пока подобных примеров нет. Но реформа вокзального комплек-

КОНЦЕПЦИЯ РЕФОРМЫ ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ПРЕДПОЛАГАЕТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ПАРТНЕРОВ В ЛИЦЕ ДЕВЕЛОПЕРОВ, РИЭЛТЕРОВ И РЕСТОРАТОРОВ ДЛЯ РОСТА НЕПРОФИЛЬНЫХ ДОХОДОВ

са, которую начало ОАО РЖД, движется именно в этом направлении. Дирекция железнодорожных вокзалов была создана в структуре монополии в апреле 2007 года. В ведении дирекции находятся 324 вокзальных комплекса, через которые проходят 84% пассажиров дальнего следования. Дирекция призвана реализовать концепцию эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года. Инвестиции в проект запланированы в размере 30 млрд руб.

В концепции два этапа — 2008–2012 годы и 2012–2015 годы. В ходе первого дирекция попытается привести в порядок существующие здания вокзалов и относящиеся к ним строения, улучшить эффективность управления комплексами, повысить доходы от вокзалов. На этом этапе планируется также подготовить площадки для дальнейшего развития. Второй этап более глобален — на нем планируется создать многофункциональные пассажирские транспортно-пересадочные узлы (ТПУ).

Для каждого железнодорожного вокзала будет разработан индивидуальный план реконструкции. В 2008 году должны быть утверждены более 30 таких проектов и начата модернизация объектов. Цель плана реконструкции — увеличение прибыли с площади вокзала и привлечение инвестиций. В хозяйственный оборот будет вовлечено ранее не использованное имущество. Всего планируется модернизировать около 320 вокзалов.

В вокзалах первого класса (их 24%) планируется создать залы повышенной комфортности, игровые комнаты для детей, предоставить посетителям возможность пользоваться различными сервис-центрами по бронированию гостиниц, заказу экскурсий, билетов на культурные мероприятия. Особо оговаривается, что вокзалы будут связаны с другими видами транспорта: можно будет заказать такси, забронировать билеты на самолет. Нормальное функционирование комплексов невозможно без достаточного количества точек быстрого питания, банкоматов, беспроводного доступа в интернет, телефонов. Откроются аптечные пункты. На вокзалах второго (33%) и третьего (41%) класса не будет такого широкого спектра услуг, но даже там будет организован доступ в интернет, услуги отправки малагабаритных почтовых грузов пассажирскими поездами, мелкий бытовой ремонт.

Планы ОАО РЖД в отношении вокзалов на 2012–2015 годы можно назвать наполеоновскими. Еще с советских времен вокзалы воспринимаются как государственные предприятия, которые приносят одни убытки. По мнению руководства ОАО РЖД, пришло время изменить это положение. «Реализация программы развития железнодорожных вокзалов — очень важный с государственной точки зрения проект, — говорит Алексей Жиров, директор по внешним связям компании Forum Properties. — Кроме того, он потенциально может быть успешен и с коммерческой точки зрения».

Эксперты считают задачу ОАО РЖД амбициозной. Только в Московском регионе к 2015 году планируется вдвое увеличить пассажиропоток на железных дорогах.

НОВЫЙ КУРСКИЙ

Первым из модернизированных в рамках программы вокзалов стал Курский вокзал в Москве, открывшийся после реконструкции в сентябре 2008 года. Проект был подготовлен девелоперской корпорацией Mirax Group при поддержке Deutsche Bahn AG. Компании стремились достичь трех основных целей: улучшить инфраструктуру, отремонтировать обветшалые помещения, плат-

формы и тоннели вокзала, а также отреставрировать историческую часть здания, построенную еще в 1896 году. Одной из главных своих заслуг авторы проекта считают создание грамотной системы направления пассажирских потоков. Для этого были установлены удобные указатели, новые табло прибытия и отправления, информационные пункты. Был открыт единый центр продажи билетов, лифты и эскалаторы

«Вокзалы могут превратиться из точек дешевого общепита и скопления ларьков в современные терминалы, — рассказывает генеральный директор компании Penny Lane Realty Георгий Дзагуров. — Эта работа не только выгодна и интересна, но и представляет собой определенный вызов».

Пока не разглашается, какого именно типа комплексы собирается создать ОАО РЖД и насколько компания хочет повторить опыт своих западных коллег. В планах значится реализация инвестиционно-строительных проектов, которые помогут развить вокзалы, прилегающие территории, а также создать многофункциональные пассажирские ТПУ. Пассажирский терминал в идеале должен соединять станции международного и междугородного транспорта, городского пассажирского транспорта, стоянки для частных автомобилей, выполнять обществено-деловые функции. Также в комплексе с этим терминалом могут находиться другие объекты, не связанные напрямую с обслуживанием пассажиров, такие как гостиницы и торговые-развлекательные центры.

КТО В ДОЛЕ Реконструкция вокзалов будет проводиться в форме государственно-частного партнерства, планируется привлечение средств инвестфонда. В некоторых случаях имущество будет передаваться в доверительное управление компании, выбранной по конкурсу. От нее потребуются получение приемлемого для собственника дохода, приведение зданий вокзала в исправное состояние, улучшение инфраструктуры и безопасности вокзала.

ОАО РЖД планирует привлекать стратегических партнеров с помощью разных инструментов. Во-первых, на основании проектного финансирования, при котором возврат кредитов гарантируется не долей в праве на ТПУ, а частью дохода от него. Во-вторых, часть доли в совместном предприятии может быть передана девелоперу. Инвестору также могут быть предложены некоторые опционные обязательства права оказывать услуги на вокзале. Планирует ОАО РЖД и заключать договоры франчайзинга. Кроме пилотного проекта реконструкции Курского вокзала в Москве (см. справку) на данный момент определен очередной партнер ОАО РЖД по реконструкции вокзалов. В октябре было подписано соглашение дирекции с корпорацией «Баркли» на разработку плана строительства и модернизации вокзала станции Горький-Московский в Нижнем Новгороде.

Участники рынка недвижимости по-разному оценивают этот проект. В Penny Lane Realty сообщили, что они хотели участвовать, но ответного интереса со стороны ОАО РЖД не встретили. «РЖД интересуется взаимодействием с девелоперами, а не с консультантами. Но мы же способны привлечь средства, создать разумный формат, исполнить концепцию объекта и привлечь будущих операторов — арендаторов», — рассказывают в компании.

Потенциал вокзалов интересует не только девелоперов и консультантов, но и торговые компании. «Вокзалы отличаются высокая проходимость, на них люди часто соверша-

заменены новыми. На вокзале появилась торговая галерея с магазинами известных брендов, VIP-зал для деловых людей, детская комната. Позаботились авторы проекта и о людях с ограниченными возможностями: усовершенствована навигационная система, туалеты оборудованы специальными турникетами. Особое внимание было уделено созданию системы безопасности. В камерах хранения

установлены рентгеновские установки. Перед Курским вокзалом появилась платная парковка, проезд автомашин на территорию комплекса тщательно контролируется. После реконструкции Курский вокзал стал одним из наиболее современных из всех московских вокзалов. По всей видимости, именно он станет моделью для последующих реконструкций.

ют импульсивные покупки», — объясняют в ГК «Ташир». Поэтому группа была бы рада сотрудничать с ОАО РЖД в плане развития территории железнодорожных вокзалов, вкладывать инвестиции в коммерческую недвижимость, в основном торговую, потому что именно эта отрасль кажется ей высокодоходной. Но пока никаких договоренностей нет. «Теоретически вокзалы имеют высокую степень привлекательности для ритейлеров и предприятий сферы услуг, — объясняет Полина Жилкина из ADG Group. — Но на каких условиях ОАО РЖД сможет предложить девелоперам сотрудничество — пока неясно, поэтому оценить его потенциал довольно сложно».

Не все девелоперы абсолютно убеждены в успешности плана развития вокзалов. Так, например, группу компаний Alcon настаивает на финансовом кризисе и новизна подобных проектов. Тем не менее и там считают направление интересным. «Мы осознаем стратегическую перспективу работы с ОАО РЖД в условиях дефицита земельных площадок в Москве, который существовал до недавнего времени, — объясняют в компании. — Также одним из направлений деятельности нашей компании является работа с промышленными территориями, поэтому потенциально мы заинтересованы». Но пока компания предпочитает просто следить за ходом развития событий.

Ритейлеры также сходятся во мнении, что проекты реконструкции вокзалов интересны. Некоторые участники хотели бы разместить свои торговые точки на территории вокзалов, но сомневаются, что это реально. «Вполне вероятно, что торговые площади будут распределены между своими», — опасается Дмитрий Потапенко, управляющий партнер компании Management Development Group Inc. Другие ставят собственные условия. «Если на территории вокзалов или вблизи них будут созданы маленькие торговые центры, это не подходит нашей компании. Основной процент посетителей подобных мест ориентирован на дешевую продукцию», — объясняет президент Finn Flare Ксения Рясова. Однако, если ОАО РЖД построит гипермаркет на 100 тыс. кв. м (вроде «Атриума» возле Курского вокзала или «Европейского» рядом с Киевским), Finn Flare он заинтересует. Зато Владислав Дудаков, президент холдинга «Кофе Хауз», убежден, что его кофейням самое место на вокзале. «Очень важно не ошибиться с концепцией — серьезных ресторанов строить в таких местах не нужно, а кафе демократичного уровня цен там будут пользоваться спросом», — говорит он.

Достоинство торговых площадей, расположенных у вокзалов, в том, что на них высокий трафик. Кроме того, они расположены в центре, рядом находится метро и транспортные развязки. В то же время эксперты отмечают, что развитие ритейла и общепита необходимо сразу учитывать при создании плана реконструкции вокзалов. «Здания должны быть построены с учетом необходимых коммуникаций — подведения воды, электричества для торговли и ресторанов», — отмечает Дмитрий Потапенко из Management Development Group Inc. Торговля при этом не должна мешать работе вокзала по обслуживанию пассажиропотоков. ■

