



ОАО «Центральная ПК»



ОАО «Центральная ПК»



ОАО «Центральная ПК»

«Сегмент поездов 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.

BG: 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.

BG: 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, Демиховский 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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