

молет — отсутствуют. Тем не менее в ОАО РЖД прорабатывается вопрос о реализации железнодорожных билетов через Транспортно-клиринговую компанию, имеющую 15 тыс. терминалов по продаже авиабилетов в России. Автомат будет выдавать талон, который пассажир, придя на посадку, сможет обменять на полноценный билет в любой железнодорожной кассе. Реализовать проект ОАО РЖД планирует уже в 2008 году.

Переход на торговлю талонами, полагает Михаил Акулов, может в полтора раза увеличить объемы автоматизированной продажи билетов и сделать точки реализации более доступными для пассажиров. Терминал, расположенный в зоне проживания пассажира, избавит его от необходимости ехать за билетом на вокзал.

В мае 2007 года в дирекции была внедрена технология продажи билетов на поезда дальнего следования через корпоративный веб-портал ОАО РЖД. Активно развивается технология оплаты проездных документов с помощью банковских карт, за год в кассах дирекции была установлена почти 1 тыс. интегрированных платежных терминалов, через которые было оформлено 214,4 тыс. проездных документов.

В настоящее время дирекция принимает участие в разработке проектов интермодальных перевозок совместно с компанией «Аэрофлот», включающих продажу проездных документов через транзакционный терминал самообслуживания, а также с использованием мобильных телефонов.

Около месяца назад на Ярославском вокзале столицы был представлен пилотный проект ОАО РЖД и Сбербанка России по оформлению и оплате проездных документов в пригородном сообщении с использованием электронных банковских карт российской платежной системы «Сберкарт». Карта разработана в соответствии с государственной программой «Электронная Россия», и первое приложение к ней стало транспортным. Как рассказал присутствовавший на презентации председатель правления Сбербанка России Герман Греф, карта представляет собой «электронный кошелек», который может использоваться как для получения денег в любом банкомате, так и для покупки разовых и абонементных билетов.

По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, в ОАО РЖД будет прорабатываться вопрос о том, чтобы с помощью карт можно было брать билет, и вовсе минуя билетную кассу — через автомат либо при посадке в поезд.

АРЕНДОДАТЕЛЬ ПРАВ Как неоднократно заявляли руководители ОАО РЖД, одна из причин убыточности вокзального комплекса, имеющего все возможности для ведения высокодоходного бизнеса в сфере услуг из-за консолидации больших людских потоков, кроется в низкой арендной ставке и неэффективном использовании вокзальных площадей.

Начальник дирекции железнодорожных вокзалов ОАО РЖД (ДЖВ) Сергей Абрамов сообщил, что в ближайшее время стоимость аренды квадратного метра вырастет в несколько раз, о чем арендаторы предупреждены, и самые добросовестные из них могут продолжать работу с компанией. Но наиболее перспективным направлением в ДЖВ считают привлечение к управлению вокзалами девелоперских компаний, в том числе и зарубежных, имеющих опыт в данном виде бизнеса. Первые открытые конкурсы среди управляющих компаний пройдут уже в этом году.

Первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов заявил, что в идеале вокзал должен представлять собой не только сервисное пространство, но функционировать как торгово-культурный центр, формируя в том числе современную городскую среду.

Всего год назад ДЖВ была выделена в самостоятельный филиал. По признанию ее руководителей, весь прошедший период дирекция в основном решала вопросы организационного характера. Однако уже в минувшем апреле



ВСЕ БОЛЬШЕ Пассажиры ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ДО 22 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ОДНУ НОЧЬ Поездки в двухместном купе со всеми удобствами

ле ДЖВ заявила о масштабном обновлении 30 из 323 вокзалов, входящих в ее состав. Пилотные проекты, как их называет дирекция, планируется реализовать в короткие сроки — до конца 2009 года.

Первые «пилоты» запущены на Курском вокзале столицы и на вокзале Владимира. Проект подразумевает не только ремонт, замену оборудования на вокзалах, но и принципиально новый способ организации торговли. После реконструкции на Курском вокзале торговые площади увеличатся с 2,5 тыс. кв. м до 16,5 тыс. Дополнительный доход вокзала от сдачи площадей в аренду может достичь \$75 млн.

Зарубежные эксперты пока осторожно высказываются о перспективах вложений в российский вокзальный комплекс. По словам Паскаля Люпо, руководителя вокзальной инфраструктуры Железных дорог Франции, оценка инвестиционной привлекательности вокзалов должна носить комплексный характер и учитывать программу развития на длительный период. При этом важно продумать, какие именно услуги будут востребованы пассажирами: много услуг тоже плохо.

Директор Plant Location Europe NV Фредди Опсомер называет определяющими факторами инвестиционной привлекательности вокзала его удобное местонахождение и хорошую организацию транспортных потоков. «У российских вокзалов есть огромное преимущество перед европейскими, которые могут только мечтать о таком пассажиропотоке», — отмечает он.

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ В 2007 году от пригородных перевозок без учета пригородных пассажирских компаний ОАО РЖД получило доход в 20,073 млрд руб. А перевозка льготников федерального уровня с учетом пригородных пассажирских компаний стоила 7,52 млрд руб., что превышает цену договора между Росздравом и ОАО РЖД на 3,199 млрд руб., или на 68%. Задолженность регионов составила 447,4 млн руб. К тому же в законодательстве РФ никак не прописан порядок предоставления льгот школьникам и студентам, из-за чего ОАО РЖД вынуждено обеспечивать эти льготы за свой счет. В итоге пригородные перевозки остаются убыточными.

Однако заместитель начальника управления пригородных перевозок департамента пассажирских сообщений

ОАО РЖД Сергей Калинин уверен в том, что пригородный комплекс может быть безубыточным. В первую очередь потому, что для этого транспортного сектора характерны массовость перевозок и постоянная высокая востребованность, особенно в таких регионах, как Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Нижний Новгород, Самара, Ростов-на-Дону, где сосредоточено 80% пассажиропотока в пригородном комплексе. Но чтобы перевозки стали безубыточными, необходимо реализовать ряд мер, связанных как с решением проблемы безбилетного проезда, так и с вопросом компенсации убытков, которые возникают из-за того, что субъекты федерации устанавливают для своих жителей тарифы, не компенсирующие расходы на перевозку.

В течение нескольких лет ситуация с возмещением убытков железной дороге была непростой, особенно в дотационных регионах. «Однако тенденция сегодняшнего дня, которая внушает оптимизм, — направленность курса прежде всего федеральных органов власти на возмещение расходов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения в регионе, за счет средств федерального бюджета или бюджетов регионального уровня», — говорит Сергей Калинин.

Еще одной причиной убыточности пригородного комплекса является безбилетный проезд. В прошлом году была упразднена система контролеров-ревизоров в электропоездах, их место заняли разъездные билетные кассиры, которые проверяют наличие проездного документа у пассажиров и при его отсутствии продают билет, взимая дополнительный сбор. Чтобы кассиры не нарушали служебных инструкций и не брали с пассажира деньги «себе в карман», их работу контролируют инспекторы — в прошлом году была организована система подразделений технологического контроля.

Вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов поставил задачу в течение 2008 года обеспечить стопроцентный охват проверками всех электропоездов в пути следования. Для этого ОАО РЖД привлекает аутсорсинговые компании.

Высокую эффективность в борьбе с безбилетным проездом демонстрирует и система АСОКУПЭ. В настоящее время на 12 железных дорогах построено 120 объектов АСОКУПЭ, которые включают в себя турникетное оборудование. Компания намерена оборудовать посадочные пункты турникетными линиями в ускоренные сроки: до конца 2010 года они будут установлены более чем на 300 станциях, которые дают 80% пассажиропотока в пригородном сообщении.



РОССИЙСКИЕ Поезда РАЗДЕЛЯТ НА ТРИ КЛАССА — «ПРЕМИУМ» (ВАГОНЫ «ЛЮКС» И СВ), «УНИВЕРСАЛ» (ОБЫЧНЫЕ КУПЕ И ХОРОШИЙ ПЛАЦКАРТ) И ОЧЕНЬ ДЕШЕВЫЙ «ЭКОНОМ» С НИЗКИМ УРОВНЕМ КОМФОРТА

СТОЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ Железные дороги Украины и Белоруссии, с которыми у России наиболее плотное пассажирское сообщение, решают во многом схожие вопросы.

Как рассказал начальник Белорусской железной дороги (БЖД) Владимир Жерело, в 2007 году произошло снижение объемов перевозки пассажиров: пассажирооборот составил 9365,7 млн пас./км, или 94,0% к уровню 2006 года. Определяющую роль в этом сыграло снижение пригородного пассажиропотока на 12,5%. Причины — рост количества легковых автомобилей и сокращение численности сельского населения.

Поэтому основное внимание БЖД уделяет развитию комплекса дальних пассажирских перевозок. В графике движения поездов на 2007—2008 годы дополнительно к существующему количеству появились беспересадочные вагоны в сообщении Оренбург—Брест, Пенза—Брест, Уфа—Брест, Ульяновск—Брест. С декабря 2007 года начали курсировать прицепные и беспересадочные вагоны на маршрутах Минск—Будапешт, Минск—Вена и Минск—Амстердам.

С мая 2007 года БЖД предлагает заказ проездных документов через интернет. Этой услугой уже воспользовались более 18 тыс. жителей Минска. В ближайших планах расширение системы с возможностью предоставления аналогичной услуги на вокзалах областных центров республики. В 2008 году будет создана система интернет-информирования пассажиров о расписании движения поездов, наличии мест, стоимости проезда. Одновременно у пассажиров БЖД появится возможность приобретать проездные документы по безналичному расчету с помощью банковских пластиковых карт.

Железные дороги Украины объявили основным приоритетом обновление подвижного состава. В течение пяти лет начиная с этого года будет приобретаться по 200 новых пассажирских вагонов. Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины (Укрзалізниця) разработана комплексная программа обновления подвижного состава, которой предусмотрено приобрести до 2020 года более 3,5 тыс. пассажирских вагонов, 442 электровоза, 125 тепловозов, 236 электропоездов, 133 дизельных поезда и несколько сот единиц другой техники для пассажирского комплекса.

Поводом к тому, чтобы начать модернизацию, стал чемпионат Европы по футболу, который пройдет на Украине в 2012 году. К этому времени из Киева в города, где будут проходить игры, будет организовано скоростное движение (до 200 км/ч). В первую очередь в Полтаву, Донецк и Днепрпетровск, затем во Львов, Одессу и Харьков.

Для оптимизации пассажиропотоков Укрзалізниця намерена разделить движение пассажирских и грузовых поездов и пассажиропотоки на вокзалах.

По предварительным данным, необходимые объемы финансирования мероприятий подготовки к железнодорожному перевозкам в период проведения на Украине чемпионата Европы по футболу в 2008—2012 годах составят более 15 млрд гривен (около \$3 млрд).

По мнению председателя исполнительного комитета координационного транспортного совещания стран СНГ Чингиза Измайлова, главное направление, которое нужно развивать в рамках «пространства 1520», — организация скоростного движения между столицами: «Дороги имеют все экономические и стратегические предпосылки для принятия подобного решения. Дело за внедрением новых технологий в строительстве пути и приобретением нового подвижного состава. Думаю, что с созданием нового локомотива, работающего на постоянном и переменном токе, можно сократить время в пути от Москвы до Киева до шести часов». ■

В ОБЛАСТИ Пассажиры ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И УКРАИНЫ, ВО МНОГОМ СХОЖИ — ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ, СТАРЕЮЩИЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И НЕДОСТАТОК ФИНАНСИРОВАНИЯ

