

Железнодорожный транспорт

«Главная цель — обеспечить бесперебойность перевозок»

Начальник Горьковской железной дороги **Анатолий Лесун** о нововведениях в сфере грузовых перевозок, перспективах развития скоростного сообщения и тендерной политике компании.

— интервью —

— Анатолий Федорович, пока идет работа над проектом строительства высокоскоростной магистрали Москва — Нижний Новгород — Казань, какие меры предпринимает Горьковская железная дорога для развития скоростного сообщения уже сейчас?

— В первую очередь хочу отметить, что компания ведет постоянную работу по повышению скорости пассажирских поездов. И особое внимание уделяется участкам инфраструктуры со скоростным движением. В этом году проводился капитальный ремонт пути на направлении Москва — Нижний Новгород на участке между Дзержинском и Владимиром. В результате время движения поезда «Стриж» на маршруте Нижний Новгород — Петушки сократилось на 5 минут. Для удобства пассажиров Владимирской области введена стоянка на станции Владимир для тех поездов «Стриж», которые прежде следовали в безостановочном режиме. В перспективе мы планируем повысить скорость поезда до 180 км/ч после того, как несколько перегонов будут оборудованы радиоканалами.

Кроме того, перевозчики вносят корректировки в расписание поездов, чтобы сократить время их движения. Например, по программе «Дневной экспресс» было скорректировано время отправления и прибытия поезда Киров — Нижний Новгород, что сократило следование на 5 минут. Благодаря корректировке времени отправления поезда на него смогут попасть пассажиры, которые едут транзитом из Москвы через Нижний Новгород.

— Когда ГЖД запускала скоростное сообщение между Нижним Новгородом и Москвой, спрос на эти поезда был очень высоким. Сохраняется ли тенденция сегодня?

— Да. Скоростные поезда «Ласточка» появились на маршруте Нижний Новгород — Москва в апреле 2013 года. С начала эксплуатации они перевезли 3,7 млн пассажиров. При этом за десять месяцев 2016 года объем перевозок составил 946 тыс. человек. «Стриж» стал курсировать на этом направлении с 1 июня 2015 года и уже перевез 1,7 млн человек. Января по октябрь 2016 года билеты на него купили свыше 1 млн человек.



— Каковы основные тенденции рынка грузовых перевозок? Как меняется ситуация?

— В стратегии развития различных направлений бизнеса РЖД до 2030 года прописан переход от оказания услуг по стандартным грузовым перевозкам к комплексным логистическим продуктам. Сегодня Горьковская магистраль готова предложить комплексное обслуживание предприятий всех отраслей промышленности, включая снабжение, сбыт и внутризаводскую логистику, международные мультимодальные перевозки (с использованием водного, автомобильного транспорта), предоставление интересов в таможенных и налоговых органах. Специально для этого на Горьковской железной дороге создана рабочая группа по коммерческой координации, куда вошли АО «РЖД Логистика», GEFCO, ПАО «ТрансКонтейнер», АО «Федеральная грузовая компания» и Горьковская дирекция по управлению терминально-складским комплексом. Каждая компания предоставляет свой перечень услуг, сопутствующих перевозке грузов железнодорожным транспортом. Чтобы обеспечить высокий уровень сервиса, после досконального изучения и оценки потребностей клиентов им предлагается необходи-

мая композиция из транспортных продуктов.

Чтобы повысить эффективность отправления грузов, компания формирует управляемую и прозрачную систему работы, которая дает клиентам возможность перейти на индивидуальное сотрудничество с РЖД.

Кроме того, нашими приоритетами являются увеличение скорости доставки грузов (программы «Грузовой экспресс», «Трансбиз за семь суток»), формирование индивидуальных пакетов услуг, повышение надежности доставки грузов, развитие технологии по принципу «одного окна» и перевозка грузов по расписанию.

— Есть ли у вас примеры успешного сотрудничества с компаниями по новой системе отправления грузов?

— Один из успешных проектов — организация транспортного обслуживания ООО «Скрипичный карьер» в Муроме. До последнего времени шеф-из карьера перевозил автомобильным транспортом, но компания заинтересовалась как по цене, так и по логистике комплексное предложение, которое сделала ему рабочая группа коммерческой координации. Результат — ежемесячно растущие перевозки железнодорожным транспортом в московском направлении. Кроме

того, на предприятии сократилась издержка, и теперь у него есть возможность расширить географию поставок. Синергетический эффект от взаимодействия бизнес-единиц РЖД достигается и в проработке отдельных направлений поставок для клиентов. Так, для Омутнинского металлургического завода (Кировская область) удалось оптимизировать поставки грузов в Германию благодаря возможностям АО «РЖД Логистика». Дело в том, что введение ограничений транзитных государств на перевозки автомобильным транспортом из России отразилось на соблюдении сроков доставки и, как следствие, могло привести к нарушениям контрактных обязательств. Организационная модель перевозки в виде комбинации автомобильного и железнодорожного транспорта позволила устранить проблему.

— Как развивается сотрудничество ГЖД с регионами на полигоне магистрали? Какие новые проекты реализуются совместно?

— Работу с регионами железная дорога строит на основе соглашений о взаимодействии и сотрудничестве, в которых отражены совместные мероприятия. Сейчас действуют соглашения, подписанные в разное время с Татарстаном, Удмуртией, Чувашией, Марий Эл, с Нижегородской, Кировской, Владимирской областями. Одно из соглашений касается перевозки пассажиров пригородных железнодорожных транспортом и реализуется силами двух компаний, которые работают на полигоне ГЖД, — ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» и ОАО «Содружество».

Кроме того, регионы и магистраль совместно реализуют инвестиционные проекты или предоставляют ГЖД льготы для реализации собственных инициатив, совместно с бизнесом проводят координационные совещания, на которых обсуждаются задачи в интересах предпринимателей.

Отмечу, что главная цель взаимодействия между органами госвласти и ГЖД — это удовлетворение потребностей населения и предприятий с точки зрения обеспечения бесперебойности железнодорожных перевозок.

— Каковы принципы взаимодействия магистрали с подрядчиками? Как они меняются?

— Недавно в Москве состоялась крупная конференция, которая так и называлась: «Закупки ОАО РЖД. Открытый диалог». На этом мероприятии президент ОАО РЖД Олег Белозеров отметил, что компания сделала серьезный шаг, чтобы упростить доступ для бизнеса в целом и в первую очередь для представителей малых и средних предприятий к тендерам железной дороги. В частности, компания сократила перечень необходимых документов для участия в конкурсах и сроки заключения договоров и их оплаты. Кроме того, был утвержден перечень товаров, закупка которых осуществляется только у малых и средних предприятий. С начала года объем закупок РЖД у малого и среднего бизнеса (МСБ) превысил 71 млрд руб., что существенно выше поставленного государством минимального объема закупок для госкомпаний у МСБ.

Ежегодно увеличивается и доля аукционов, которые проводятся в электронной форме: в денежном выражении их объем по сравнению с 2015 годом вырос более чем в два раза. При этом доля закупок в электронной форме увеличилась в текущем году по сравнению с 2012 годом почти в три раза и достигла 90% от общего объема. Благодаря повышению эффективности системы закупок только за девять месяцев 2016 года экономия составила 7 млрд руб.

Горьковская железная дорога, конечно, придерживается общей политики компании в плане тендерных закупок. Так, за девять месяцев 2016 года доля закупок у единственного поставщика по сравнению с прошлым годом снизилась с 50% до 25%.

Кроме того, выросла и конкурентность закупок. По сравнению с прошлым годом этот показатель увеличился почти в полтора раза. Доля договоров, заключенных с субъектами малого и среднего предпринимательства, составила около 70%.

На мой взгляд, благодаря изменениям в нормативной базе, проведенной работе по укрупнению закупок, а также уменьшению списка запрашиваемых документов конкурсы ГЖД стали более привлекательными для участников, поскольку стали более прозрачными, открытыми и доступными.

Беседавала
Ирина Андреева

Инвестиции в будущее

— тенденции —

будут модернизированы действующие и установлены новые лифты, подъемные механизмы, пройдет реконструкция билетных касс, часть из которых будет специально занижена, а пол выложить тактильной плиткой для пассажиров с нарушениями зрения. Для слабослышащих пассажиров в течение 2017 года будут установлены индукционные петли, усиливающие уровень звука слуховых аппаратов. Кроме того, внутри вокзала будут построены антресоли, которые позволят на четверть увеличить его полезную площадь. На них расположатся новые кафе, рестораны и залы ожидания.

Своей ключевой задачей в рамках реконструкции нижегородского вокзала ГЖД называет создание «умного вокзала». Это электронная система, которая будет управлять всеми процессами — от контроля камер видеонаблюдения до управления инженерными сетями. При этом весь процесс реконструкции будет проходить без закрытия вокзала: работы внутри планируются выполнять поэтапно, а ключевые сервисы будут временно перемещаться в свободные залы. Таким образом, обещают в Горьковской дирекции железнодорожных вокзалов, реконструкция не создаст неудобств ни для пассажиров, ни для компаний-перевозчиков.

Проведение чемпионата мира в России, безусловно, добавило хлопот РЖД. «Дело в том, что все работы должны проводиться в срочном порядке. С учетом их объема и оперативности это требует значительных средств. С этой точки зрения нагрузка на ГЖД особенно высока. Поэтому в плане оптимизации расходов работы по модернизации вокзалов необходимо начать как можно раньше», — полагает Михаил Бурмистров.

Вложения в главное

Говоря об инвестициях в будущее, ГЖД учитывает необходимость поддержки сотрудников компании. Одной из таких мер является жилищная программа, которая реализуется с 2006 года. Ее участниками становятся сотрудники компании, которые работают на линейных станциях и обеспечивают непрерывную производственно-технологическую работу инфраструктуры. Сейчас ГЖД располагает 57,8 тыс. кв. м жилья — это 862 квартиры как в многоквартирных, так и в многоквартирных домах. С учетом плана строительства на 2016 год специализированный жилищный фонд компании пополнится на 2,1 тыс. кв. м. В 2016 году компания планирует построить 4-квартирные жилые дома на станциях Бисертский завод, Высокая Гора, Шемордан, 12-квартирный жилой дом на станции Сарapul и приобрести пять квартир на вторичном рынке недвижимости. В итоге жилье получат 24 сотрудника компании.

Кроме того, с 2006 года действует ипотечная программа ГЖД. Субсидируемые ипотечные кредиты выдают железнодорожникам, состоящим в списках очередников на корпоративную поддержку в рамках реализации ипотечной жилищной программы РЖД. На ГЖД за период действия программы субсидируемого ипотечного кредитования жилищные условия улучшили почти 2 тыс. железнодорожников, сумма субсидируемых ипотечных кредитов составила почти 2,7 млрд руб. Отдельным категориям работников (многодетным семьям, одиноким родителям) за счет средств ОАО РЖД предоставлены безвозмездные субсидии на приобретение жилья в собственность. С 2006 года по 2015-й на ГЖД такой вид корпоративной поддержки получила 41 семья на 52,5 млн руб.

Александра Викулова

КОНТЕКСТ	ГЖД УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕМ СООБЩЕНИИ
----------	---

За десять месяцев 2016 года Горьковская железная дорога (ГЖД) перевезла 36,3 млн пассажиров. Из них поездами дальнего следования воспользовались 6,2 млн человек, что на 2,2% больше, чем за аналогичный период 2015 года. Традиционно заметным спросом пользовались железнодорожные перевозки в летний отпускной период. Так, ОАО «Федеральная пассажирская компания» с июня по август 2016 года отправила с полигона ГЖД 2,3 млн пассажиров, что на 5,1% больше чем за отпускной период 2015 года. Горьковский филиал ФПК, в частности, отправил 1,1 млн жителей области, а это на 9,3% больше, чем в прошлом году. При этом на крупнейшие российские курорты отправились 275 тыс. пассажиров — это на 16,3% больше, чем годом ранее. Наибольший рост пассажиропотока был зафиксирован в направлении Краснодар (37,2%) и Анапы (18,5%). Как поясняют в ГЖД, это произошло благодаря организации сообщения с Крымом. Чтобы перевести всех желающих отдохнуть на российском юге, ГЖД запустила дополнительные поезда Ижевск — Анапа, Ижевск — Казань — Анапа, Киров — Нижний Новгород — Казань — Адлер и Казань — Адлер, которые курсировали с начала июля до конца августа.

По пути технологий

— перспективы —

По его прогнозу, также востребованным будет оставаться еще один сервис на вокзалах — киоски самообслуживания, где можно приобрести билеты или распечатать электронный проездной документ, не стоя в очереди к кассе. Сейчас на полигоне ГЖД установлено 24 транзакционных терминала самообслуживания (ТТС) и 11 терминалов регистрации (ТТР). Как сообщают в ГЖД, наибольшим спросом они пользуются у пассажиров на вокзалах в Кирове и Дзержинске. В целом за 2015 год ТТС на полигоне Горьковской магистрали воспользовались 556,95 тыс. человек, правда, из них 4/5 — распечатка ранее оплаченных билетов. Еще 147,8 тыс. пассажиров пользовались ТТР. За 10 месяцев 2016 года ТТС уже обслужили 492,59 тыс. человек, ТТР — 137,39 тыс. пассажиров. «Киоски, скорее всего, останутся и будут все более удобными. Например, они могут полностью заменить билетные кассы на небольших станциях. Роботизация торговли — важный тренд», — отмечает Иван Андриевский.

Карты в руки

Расплатиться за проезд с помощью бесконтактных технологий, как в столичных аэроэкспрессах, в наших поездах и электричках пока нельзя. Но функционал пластиковых карт в пассажирских сервисах растет: в частности, с 23 мая 2016 года пассажиры РЖД могут оплачивать банковскими картами так называемые «товары в дорогу» в фирменных и скоростных поездах дальнего следования. Этот сервис магистраль организовала в партнерстве со Сбербанком: мобильными терминалами приема банковских карт оснащены более сотни поездов. По безналичному расчету пассажиры могут расплатиться в вагоне-ресторане, оплатить сувениры и снеки,

купленные у проводников, и даже постельные принадлежности. Причем зона покрытия распространяется не только на всю Россию, но и на дальнее зарубежье. Ряд фирменных поездов, которые формируются на полигоне ГЖД, также оснащены такими терминалами, в том числе, например, фирменный поезд «Вятка» сообщением Киров — Москва — Киров. «Данная услуга пользуется спросом у пассажиров. Так, с начала реализации продукции в поездах Горьковского филиала Федеральной пассажирской компании с безналичной формой оплаты спрос у пассажиров увеличился в 13 раз», — констатируют в пресс-службе ГЖД.

Еще один новый «карточный» сервис запустила в 2016 году ВВППК: компания выпустила пластиковые карты, на которые пассажиры могут записать свои проездные документы. Причем с марта нижегородцы могут оплатить такой картой проезд не только в электричке, но и в наземном муниципальном транспорте — автобусе, трамвае и троллейбусе. Это стало первым шагом перевозчика в рамках запланированной интеграции ее системы оплаты проезда в городскую транспортную сеть. А с конца апреля владельцы карты могут использовать ее для оплаты проезда в метро при проходе через турникет. Параллельно ВВППК совершенствует свои технические возможности: с начала апреля на ряде станций картами можно расплачиваться за покупку билетов и абонементов.

Технологии безопасности

Кроме сервисов непосредственно для пассажиров, современные технологии используются в работе самой железной дороги в целях повышения безопасности. Один из главных трендов последних лет — оснащение камерами фото- и видеонаблюдения железнодорожной инфраструктуры: вокзалов, поездов и даже локомотивов поездов.

На ГЖД работы по оснащению наиболее аварийных поездов видеонаблюдением были начаты еще в 2012 году. На данный момент камеры видеонаблюдения установлены на 142 поездах, в том числе на двух на территории Нижегородской области. По мнению железнодорожников, это наиболее действенный способ снижения аварийности, но пока механизм работает не в полную силу: до недавнего времени такое оборудование не было обязательным и устанавливалось исключительно по инициативе руководства железной дороги и за счет ее средств. И хотя запись ведется постоянно (жесткие диски еженедельно отправляют в органы ГИБДД), камеры не сертифицированы и не подключены к автоматизированной базе ГИБДД, то есть процедура определения автовладельца-нарушителя осложняется. А сама информация, полученная с таких камер, не является доказательством при вынесении штрафов и считается только косвенным свидетельством нарушений. Решением этой проблемы могло бы стать подключение камер к региональным системам «Безопасный город», чтобы сведения о нарушениях напрямую поступали в ГИБДД. В Кирове, например, с такой инициативой выступили сами областные власти, а в Калининграде работы уже ведутся. Однако в этом случае камеры должны устанавливаться за счет областных властей, а в условиях дефицита бюджетов средства на эти цели найти не всегда просто.

Кроме поездов, камерами видеонаблюдения оснащаются вокзальные комплексы. В частности, на вокзалах Нижнего, Казани и Владимира видеонаблюдение работают в зонах досмотра пассажиров, причем на первых двух установлена интегрированная комплексная система безопасности, которая выводит сигнал непосредственно в главный пункт транспортной безопасности дирекции железнодорожных вокзалов. Всего системы видеонаблюдения, интегрированные в ОВД на транспорте и ФСБ, уже установле-



ны на 18 объектах Горьковской дирекции, также камерами в 2016 году планировалось обеспечить вокзалы в Котельниче, Зеленом Доле и Плазове.

Еще одно перспективное направление — оснащение камерами самих поездов. Сейчас на 24 электропоездах ЧС-4Т и новых российских локомотивах ЭП1-М работает система аудио- и видеонаблюдения. Система функционирует автономно и фиксирует все, что происходит в кабине электропоезда во время движения, причем запускается сразу после включения аккумуляторной батареи на локомотиве автоматически. Такой механизм позволяет контролировать качество работы локомотивных бригад и в целом позитивно влияет на безопасность движения, отмечают в ГЖД. Работой системы железнодорожники довольны, но машины предлагают этим не ограничиваться и оборудовать электропоезда еще и видеорегистраторами: так можно будет следить еще и за тем, что происходит на путях.

В целом максимальная цифровизация железнодорожной инфраструктуры — одно из

самых важных направлений развития российских железных дорог, полагает Иван Андриевский. Но сервисы для пассажиров нужно улучшать не только в цифровом пространстве, но и в части создания более комфортных условий в поездке, подчеркивает эксперт. В частности, необходимо повысить стандартный уровень сервиса в электричках и плацкартах, а также развивать люксовый сегмент — например, оснащать поезда душевыми кабинками: в туристическом поезде класса «люкс» по маршруту Москва — Владивосток эта услуга уже предоставляется. Но главной задачей для РЖД по-прежнему остается постоянная работа над улучшением существующих путей и подвижного состава. «Здесь огромный фронт разнообразных работ и в позиции улучшения технологий, и в позиции улучшения материалов. Достаточно посмотреть на огромную сеть высокоскоростных магистралей в Китае. России очень нужны современные скоростные поезда», — заключает эксперт.

Анна Павлова