

*А.А. Медков, кандидат экономических наук,
с.н.с., Институт проблем рынка РАН*

РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ¹

10 ноября 2008 г.

В статье содержится анализ основных направлений совершенствования и развития пригородных пассажирских перевозок в системе ОАО «Российские железные дороги». Выработаны предложения по повышению рыночной привлекательности и эффективности данного вида транспортных услуг. Особое внимание уделено образованию полноценно действующих пригородных пассажирских компаний.

Пригородные железнодорожные перевозки в структуре сетевого пассажирооборота занимают ведущее место и составляют порядка 90% от общего объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в России. Ежегодно в пригородном сообщении перевозится около 1,2 млрд. пассажиров.

Динамика пригородных железнодорожных перевозок приведена в Табл. 1.

Таблица 1

**Пассажирооборот транспорта общего пользования
в пригородном железнодорожном сообщении**

Год	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Пассажирооборот, миллиардов пасс.-км	91,9	78,8	50,8	45,9	46,6	48,1	49,7	53,3	53,1

Источник: Российский статистический ежегодник. 2007.

Главная цель развития пригородных железнодорожных перевозок – достижение их безубыточности и привлекательности для пассажиров. Для этого ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), его структурные подразделения и дочерние компании ведут работу по следующим направлениям (Рис. 1).

1. Переход к реальному ценообразованию на пригородные перевозки

Условия тарифообразования на пригородные перевозки противоречивы. Постановлением правительства РФ от 07.03.1995 г. № 239 (с последующими изменениями) «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» субъектам Российской Федерации дано право устанавливать тарифы на пригородные перевозки. С другой стороны, ОАО «РЖД» как естественная монополия, должно согласовывать свою ценовую политику с Федеральной службой по тарифам (ФСТ).

Регионы, как правило, устанавливают тарифы ниже «экономически обоснованного» уровня, рассчитанного ОАО «РЖД». Возникает проблема устойчивой убыточности пригородных железнодорожных перевозок. Величина убытков от пригородных перевозок в 2007 году составила 27,7 млрд. руб., прогнозное значение этой суммы в 2008 году – более 30 млрд. руб.²

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 07-02-00046а).

² «Гудок», 18.06.2008



Рис 1. Развитие пригородных железнодорожных перевозок

Стрелками показано влияние (взаимное влияние) факторов

Фиксация плановой убыточности пригородных перевозок в большинстве регионов страны, их финансирование за счет доходов федерального бюджета от экспортно-импортных операций предоставляют экономическим агентам неверные рыночные сигналы, закрепляют сложившуюся (неэффективную) структуру территориальных связей и таят опасность нестабильности в будущем (в случае падения мировых цен на сырье). Не создаются стимулы к улучшению финансово-хозяйственной деятельности пригородных компаний, росту их рентабельности. Затрудняется формирование экономически сильных макрорегионов.

Тарифы на пригородные перевозки должны устанавливаться рыночным путем по формуле «издержки + нормальный уровень прибыли». При этом тарифообразование должно быть основано на жестком контроле за издержками их осуществления, что требует четкого организационно-хозяйственного выделения пригородных перевозок из общего объема железнодорожных операций, ведения отдельного бухгалтерского учета по элементам затрат. Раздельный финансовый учет в ОАО «РЖД» должен был быть налажен еще на первом этапе реформы.

Ключевой проблемой является выделение инфраструктурной составляющей в тарифе. ОАО «РЖД» – владелец железнодорожной инфраструктуры, может по своему усмотрению устанавливать плату за ее использование. Например, снизить для своих дочерних предприятий – образцово-показательных пригородных пассажирских компаний (ППК). Положение осложняется тем, что удельный вес пригородного сообщения

неодинаков на разных территориях. Точное значение степени использования и воздействия пригородных перевозок на железнодорожную инфраструктуру трудно оценить. Обычно применяется показатель транспортной работы, выраженный в тонно-километрах. Так, на Восточно-Сибирской железной дороге удельный вес пригородных перевозок (в тонно-километрах) составляет всего 1,12 %. Это объясняется большим объемом грузовой работы, осуществлением пригородного сообщения лишь на части инфраструктуры, значительно меньшим весом электропоездов по сравнению с грузовыми составами.

Разделение железнодорожной инфраструктуры на грузовую и пассажирскую на большинстве направлений технически неосуществимо и неэффективно. В настоящее время ФСТ разрабатывает проект изменений в Прейскуранте № 10-02-16, содержащий порядок установления тарифов на услуги инфраструктуры, а также методику определения стоимости пригородных перевозок.

Необходимо уточнить объем оплачиваемых государством обязательств по социальным железнодорожным перевозкам, а также сопоставить их с другими социальными обязательствами. Вообще, регионы и населенные пункты должны определиться, имеют ли на своей территории достаточное количество рабочих мест, образовательных, лечебных, социально-культурных и спортивных объектов или развивать транспортную связь с другими экономически сильными регионами и муниципальными образованиями с развитой социальной сферой. Перечисление дотаций регионам должно осуществляться в соответствии с планами территориального развития. При этом нет необходимости осуществлять прямые дотации на покрытие убытков от пригородных железнодорожных перевозок. Если же развитие территорий потребует таких дотаций, то они должны выделяться на конкурсной основе.

Для этого необходимо создать условия для конкуренции в сфере пригородных пассажирских перевозок, открыть рынок для вхождения на него частных компаний. Конкурирующие ППК должны бороться за бюджетные дотации по принципу минимизации их величины.

2. Решение проблемы безбилетников

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин призвал начать кампанию против безбилетного проезда. Перед железными дорогами была поставлена задача: обеспечить в 2008 году оформление проездных документов и контроль их наличия у пассажиров во всех пригородных поездах на всём пути их следования.³

Для борьбы с безбилетниками внедряется Автоматизированная система оплаты, контроля и учета проезда в пригородном сообщении (АСОКУПЭ) с применением автоматических турникетных линий. Доля выручки по остановочным пунктам, оснащённым системой АСОКУПЭ, составила в 2007 году 70,8% всей выручки от пригородных перевозок. По состоянию на май 2008 года, автоматической системой были оборудованы 127 станций и платформ. В дальнейшем планируется оснастить еще 249 остановочных пунктов с пассажиропотоком не менее 2,5 тыс. человек в час. Таким образом, системой АСОКУПЭ будет охвачено более 85% всего пригородного сообщения.

АСОКУПЭ обеспечивает учёт фактического почасового пассажиропотока по всем направлениям, величину денежной выручки, количество и маршруты поездок льготных категорий граждан, обеспечивает передачу и обмен данными, необходимыми для планирования работы пригородного комплекса.

Однако автоматическая система не может полностью исключить несанкционированное проникновение безбилетных пассажиров, как через турникеты, так и на плат-

³ «Гудок», 31.03.2008

формы с риском для жизни. Растет число продаж билетов на одну зону, если в пункте прибытия система не установлена.

Для исправления этих недостатков проводится модернизация турникетов (изменение конструкции и увеличение высоты закрывающих створок), привлекаются сотрудники частных охранных предприятий для исключения безбилетного проникновения и прохода нескольких пассажиров по одному билету, организуется замкнутый контрольно-ревизионный цикл, когда турникеты встречают пассажиров и на входе и на выходе с остановочных пунктов.

Внедрение АСОКУПЭ оказывает и негативное влияние на привлекательность пригородного сообщения: затрудняется проход и выход с остановочных пунктов, турникетные павильоны могут быть расположены в неудобных местах, растут очереди к билетным кассам.⁴ Необходимо введение контроля (в том числе, видеонаблюдение) за самим дежурными у турникетных линий для исключения поборов с безбилетных граждан.

Повышению эффективности функционирования пригородного комплекса и частичному решению проблемы безбилетного проезда способствуют **разъездные контролеры-кассиры**, продающие билеты прямо в вагонах пригородных поездов. Этой работой, как правило, занимаются частные компании-аутсорсеры, связанные с руководством железной дороги.

Деятельность компаний-аутсорсеров имеет следующие преимущества:

- высокая мотивация труда за счёт большей, чем в ОАО «РЖД», заработной платы и особенности трудовых отношений с контролёрами-кассирами, которые оформляются на основании срочного трудового договора;
- гибкость и оперативность реагирования на изменение пассажиропотока в зависимости от направлений;
- отсутствие у сотрудников компаний-аутсорсеров социальных гарантий работников железнодорожного транспорта.

С помощью билетных кассиров удастся увеличить охват обслуживаемых пассажиров, прежде всего, совершающих посадку на остановочных пунктах, где нет стационарных билетных касс. Например, на Московской железной дороге (МЖД) из имеющихся 1561 остановочных пунктов только 912 обслуживаются кассовыми аппаратами. На платформах с низким пассажиропотоком иметь стационарные кассы не выгодно.

Однако при этом рост доходов железной дороги в долгосрочной перспективе вызывает сомнения. Разъездные кассиры могут стать конкурентами пригородных касс, оказывая пассажирам более удобные услуги. Возможно неформальное влияние фирм-аутсорсеров на режим и качество работы пригородных касс с тем, чтобы побудить, как можно большее число пассажиров пользоваться услугами частных билетеров. Билетные кассиры объективно не могут отследить реальный маршрут поездки пассажира, а также быстро обслужить весь состав и вновь вошедших пассажиров. Возникает проблема контроля за самими билетными кассирами. Они могут быть не заинтересованы в сборе средств за оформление проездных документов, т.к. на их зарплату влияет только сумма тарифных сборов за проезд. Не исключены поборы с безбилетных пассажиров. Требуются дополнительные затраты на обеспечение безопасности разъездных билетных кассиров и сохранности денежных средств, привлечение сотрудников линейных

⁴ В соответствии с федеральным законом от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» проезд пассажиров на железнодорожном транспорте во всех случаях осуществляется по проездным документам (билетам), в том числе пассажиров, которым в соответствии с законодательством Российской Федерации, законодательством субъектов Российской Федерации предоставлены льготы на оплату проезда на железнодорожном транспорте.

УВД на железнодорожном транспорте или охранных структур. Сопровождающие также препятствуют перебежанию безбилетников из одного вагона в другой.

Пригородная пассажирская компания ОАО «Волгоградтранспригород» борется с безбилетным проездом пассажиров с помощью системы пяти ступеней контроля, внедренной в конце 2007 года.

Первая ступень – применение системы АСОКУПЭ на основных пассажирообразующих станциях и организация перронного контроля на прочих остановочных пунктах.

Вторая ступень – работа разъездных билетных кассиров и проводников, реализующих проездные документы с взиманием комиссионного сбора.

Третья ступень – проверка инспекторами технологического контроля наличия проездных документов у пассажиров, а также работы разъездных билетных кассиров и проводников пассажирских вагонов.

Четвёртая ступень – контроль службой собственной безопасности всех трех предыдущих уровней.

Пятая ступень – контроль за работой всех предыдущих со стороны управленцев компании, которые «не только отслеживают показатели деятельности работников, но и лично выходят на линию по скрытому графику».⁵

Ключевой момент в деятельности разъездных контролеров-кассиров – обеспечение 100%-го охвата пассажиров. По данным ОАО «РЖД», за 9 месяцев 2007 года проверками было охвачено 63% поездов. Обеспечить полный контроль на наиболее пассажиронапряженных направлениях особенно в час-пик практически невозможно. К тому же трудно выделить из всего потока пассажиров, тех граждан, которые совершили посадку на станциях и остановочных пунктах, где отсутствуют стационарные билетные кассы. Такие пассажиры могут приобрести билеты у разъездных кассиров по стоимости без уплаты сбора за услугу по оформлению проездного документа в размере 17 руб. 70 коп. Например, Дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении «Транском» (Октябрьская ЖД) установила, что билеты без наценки можно приобрести только в первом и последнем вагонах поездов, а ОАО «Экспресс-пригород» (Западно-Сибирская ЖД) оказывает такую услугу только в первом вагоне.

В целом, трудно точно оценить экономическую эффективность работы компаний-аутсорсеров, оказывающих услуги по контролю и продаже билетов в пригородных поездах. Например, с 1 ноября 2007 г. функции разъездных билетных кассиров на Горьковском и Ярославском направлениях МЖД были переданы ООО «Транссервис», опыт работы которого по прошествии более полугода был признан удачным. При этом начальник отдела обслуживания пассажиров службы пригородных перевозок МЖД не смог назвать конкретную сумму, которую эта компания принесла дороге, но признал, что «в целом экономический эффект от её деятельности несомненен».⁶

По нашему мнению, **наиболее эффективной работа разъездных билетных кассиров будет в структуре полноценно функционирующей частной или государственно-частной пригородной пассажирской компании.**

3. Повышение привлекательности пригородных перевозок, привлечение новых пассажиров

Привлекательность железнодорожного транспорта как средства пассажирских коммуникаций повысится в следствие:

⁵ «Гудок», 31.03.2008

⁶ «Гудок», 27.05.2008

- обновления подвижного состава, замены устаревших физически и морально электропоездов серии ЭР2 на новые виды техники, пригородных поездов на локомотивной тяге на рельсовые автобусы;
- нахождения баланса между комфортностью поездки (отсутствием длительного ожидания на платформе, штурма поездов, тесноты в вагонах и тамбурах) и наполняемостью электропоездов, оптимизация составности и графика движения поездов;
- повышения скоростей движения пригородных поездов, сокращения времени поездки при строгом соблюдении установленного графика,⁷ внедрения тактового высокоскоростного движения;
- снижения интервала движения поездов за счет применения нового подвижного состава, повышения видимости хвостового вагона.
- образцового санитарно-технического состояния поездов и поддержания в них общественного порядка;
- улучшения криминальной ситуации (в том числе и путем ужесточения контроля за незаконной миграцией) и повышение санитарного уровня на вокзалах, станциях, путях и территориях, к ним прилегающих;
- жесткого контроля за правильностью прохода через турникеты, недопущение ситуации, когда по одному билету проходит несколько человек, а также пропуска дежурными у турникетов безбилетников за деньги, немедленное и жесткое реагирование на нахождение на территориях станций и других железнодорожных объектов безбилетных этнических групп, незаконных торговцев, попрошайек, лиц, ведущих асоциальный образ жизни;
- обеспечения регулярного движения общественного транспорта между жилыми микрорайонами и остановками пригородных поездов, координации деятельности с автомобильным транспортом в части согласования расписания движения автобусов со временем прибытия поездов, чтобы доставить пассажиров прямо к дому;
- приведения в порядок автомобильных дорог и пешеходных тротуаров, подходящих к станциям и остановочным пунктам, пешеходных переходов;⁸
- строительства пригородных вокзалов, оказывающих широкий комплекс как железнодорожных, так и сопутствующих услуг;
- использования билетопечатающих автоматов самообслуживания, универсальных платёжных аппаратов, совмещенных с оплатой счетов сотовой связи. Терминалы следует устанавливать не только на станциях и вокзалах, но на улицах, в торгово-развлекательных центрах, на крупных предприятиях.

Главное же условие рыночной привлекательности – это **гибкая система ценообразования**. Она предполагает:

- установление тарифов, обеспечивающих конкурентное преимущество перед автомобильным транспортом;
- введение дифференцированных тарифов таким образом, чтобы плата за проезд первых зон была выше, а до дальних зон – ниже среднего зонного тарифа;
- отказ от зонного тарифа и введение покилометрового для разовых билетов;

⁷ Проверками установлено, что опоздания пригородных поездов на 3 – 15 мин. по прибытию и отправлению от вокзалов МЖД и ОЖД, носят массовый характер, особенно в часы пик, «Гудок», 03.07.2008

⁸ Пешеходные переходы через железнодорожные пути используются не только пассажирами, но и жителями городов и населенных пунктов, что предполагает привлечение к их строительству, реконструкции и содержанию региональных и местных властей.

- повышение привлекательности абонементных проездных документов. Предоставление оптовых и кредитных скидок для абонементов на 1, 4 и 6 месяцев. Введение новых проездных документов: пластиковых (магнитных) карточек на 5-10-20 поездок. Расширение использования абонементов и карточек сократит очереди к билетным кассам;
- установление различных тарифов на проезд в разные часы и дни недели. Особенно это актуально при введении платы за электроэнергию, различную по часам.

Развитие пригородных перевозок во многом зависит от распространенности и популярности у населения садово-огородных участков. *В качестве одной из форм социальной ответственности бизнеса крупные компании могут быть привлечены к финансированию закупок подвижного состава и компенсации убытков от перевозок льготных категорий граждан и своих сотрудников до места работы и на садово-огородные участки.*

4. Повышение эффективности использования подвижного состава (рационализация графика движения поездов)

Рост транспортной подвижности населения на фоне проблем с организацией автомобильного движения в крупных городах повышает спрос на пригородные и городские железнодорожные перевозки. Повышается средняя дальность поездки пассажира в пригородном сообщении: в 1991 г. она составила 34,8 км, в 1999 г. – 39,2 км,⁹ в 2007 г - 40,2 км. К 2015 году средняя дальность поездки должна увеличиться до 42,8 км.¹⁰

В черте городов все пригородные электропоезда являются городским транспортом. Эффективность использования подвижного состава повысится вследствие введения сквозного движения поездов, использования транзитных линий, предназначенных для пассажирских поездов в дальнем сообщении, реализации проекта «городской электрички».¹¹ Организация внутригородских маршрутов позволяет привлечь муниципальные власти к решению железнодорожных проблем.

Региональные администрации и пригородные перевозчики должны оперативно реагировать на изменения структуры и направления пассажиропотока. Этому способствует регулярное проведение мониторинга состояния и наполняемости поездов. График движения поездов должен составляться с учётом времени начала и окончания рабочего дня на крупных предприятиях и занятий в учебных заведениях. Кроме того, целесообразен перевод движения пригородных поездов на садово-дачных участках на сезонный график.

Следует стимулировать *замену местных поездов на локомотивной тяге на пригородные электропоезда и рельсовые автобусы*. Замена пригородных поездов на локомотивной тяге экономичными рельсовыми автобусами позволяет не только сократить убытки, но и максимально использовать всю имеющуюся инфраструктуру, как общего, так и необщего пользования. Пригородные поезда на локомотивной тяге с одним вагоном лучше заменять на рельсовые автобусы РА-1 (созданные на базе вагона метро), с двумя и более – на РА-2 в 3-х или 6-ти вагонном исполнении.

Рационально использовать подвижной состав позволяет *модульное движение* пригородных поездов, при котором два состава следуют вместе до некоторого пункта назначения, а затем расцепляются и направляются в разные точки. Применение мо-

⁹ Азаренкова З.В. Высокоскоростные пригородно-городские сообщения: Учеб. пособие для вузов. – М.: Стройиздат, 2003, с. 29.

¹⁰ «Гудок», 17.03.2008

¹¹ В г. Москве такими проектами являются организация пассажирских перевозок по Малому кольцу Московской железной дороги, введение транзитных маршрутов, связывающих аэропорты.

дальных электропоездов и рельсовых автобусов перспективно в регионах, схема транспортных узлов которых имеет пересекающиеся широтные и меридиональные линии.

Полноценно работающие ППК могут оказывать услуги других видов транспорта. На тех территориях, где имеются автомобильные дороги, параллельные железнодорожным путям, может быть более выгодным (с экономической и экологической точек зрения) использование автобусов вместо короткосоставных (одно-, двух- или трехвагонных) поездов на тепловозной тяге. Особенно это актуально для малоделятельных линий.¹²

5. Закупка нового подвижного состава

В конце 1990-х – начале 2000-х гг. основной формой обновления подвижного состава в пригородном сообщении было проведение капитального ремонта с продлением срока службы. Стоимость такого ремонта составляла 40-50 % цены нового вагона. В соответствии с инвестиционной программой, ОАО «РЖД» до 2012 года выделит на закупку подвижного состава более 628,4 млрд. руб., из них 102,7 млрд. – на обновление мотор-вагонного подвижного состава, курсирующего в пригородном и межобластном сообщении.¹³ Средства будут направлены на закупку современной техники.

Например, **электропоезд ЭД4М**, произведенный на Демиховском машиностроительном заводе, имеет вместительные вагоны, оборудованные биотуалетами, отопительными калориферами, электронными табло, запасными аварийными выходами. Улучшенная подвеска вспомогательных машин (мотор-генераторов и мотор-компрессоров) позволила снизить уровень вибрации в салоне. Широкие автоматические двери и большие накопительные тамбуры ускоряют и облегчают посадку-высадку пассажиров, особенно в часы пик (по оценке железнодорожников, время посадки-высадки сокращается на 40%). В окнах вагонов установлены стеклопакеты, которые обеспечивают шумоизоляцию и высокую прочность, принцип крепления кожухов печей позволяет исключить акты вандализма и кражи отопительных приборов.

Однако у поезда есть и свои недостатки: повышенная длина вагонов оборачивается сокращением их количества (на МЖД курсируют 11-вагонные ЭД4М вместо 12-вагонных ЭР2), летом в вагонах и тамбурах ощущается духота, расположение отопительных приборов снижает комфорт проезда на местах у окна, в поездах установлены полужесткие сиденья, электронное табло не предоставляет полезной информации и часто выходит из строя.

Рельсовый автобус РА-2 производства Мытищинского машиностроительного завода (входит в структуру «Трансмашхолдинга») оснащен двигателем «Мерседес», современными интерьерами салона, информационными табло и пр. Рельсовые автобусы РА-2 могут производиться как в 3-х, так и в 6-ти вагонном исполнении. Недостатком этой техники является ее высокая цена и отсутствие разветвленной сети сервисных центров. Для исправления этой ситуации на заводе разрабатывается рельсовый автобус РА-3 с российским двигателем.

Дизель-электропоезд ДТ-1 производства Торжокского вагоностроительного завода может двигаться как по электрифицированным, так и по неэлектрифицированным путям. Его применение позволит без дополнительных затрат организовывать новые маршруты, не менять локомотивы в пути следования, использовать железнодорожную инфраструктуру общего и необщего пользования. Поезд оснащен дизель-генераторами немецкой фирмы «Мерседес».

¹² Общая протяженность малоделятельных участков с пассажирским движением – около 9% от всей протяженности железных дорог России.

¹³ «Гудок», 24.03.2008.

Приобретением нового подвижного состава в большинстве регионов занимается исключительно ОАО «РЖД». Закупки новых поездов за счет средств администраций субъектов Федерации носят эпизодический характер. Пригородные пассажирские компании, образованные при участии региональных властей, как правило, не имеют в собственности подвижного состава.

6. Организация интермодальных пассажирских перевозок, развитие железнодорожного туризма

Интермодальные пассажирские перевозки чаще всего осуществляются в железнодорожно-воздушном сообщении. В Московском регионе имеется положительный опыт организации смешанных перевозок и курсирования скоростных электропоездов-аэроэкспрессов в аэропорты «Домодедово», «Внуково» и «Шереметьево». Проекты организованы на основе различных форм партнерства региональных властей, частных компаний и ОАО «РЖД». Специально для такого вида перевозок Демиховский машиностроительный завод выпустил скоростной комфортабельный электропоезд ЭД4МКМ-Аэро.

Развитие интермодальных пассажирских перевозок в Самарской области пойдет по пути организации смешанного железнодорожно-воздушного сообщения на основе реконструкции «Международного аэропорта Курумоч». В 2007 году аэропорт «Курумоч», попавший в сферу интересов государственной корпорации «Ростехнологии», номинально вошёл в число международных узловых аэропортов (хабов) базовой авиатранспортной системы России. Подвоз основной массы пассажиров в региональный хаб планируется осуществлять железнодорожным транспортом.

На железной дороге, как и на внутреннем водном и морском транспорте, все большую популярность приобретают туристические и рекреационные маршруты. Снизить убыточность пригородных перевозок и привлечь дополнительный пассажиропоток можно за счет пуска туристических, рыболовных и грибных поездов.

Например, в Самарской области Дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении «Самаратранспригород» (Куйбышевская ЖД) организовала движение специальных туристических маршрутов «Грибник»: (в осенний период по пятницам сообщением Самара–Налейка), «Снежинка» (в зимний период по воскресеньям сообщением Самара–Мастрюково). Дополнительные туристические поезда всегда заполнены на 100%. В 2005 – 2006 гг. услугами «Снежинки» воспользовались свыше 1600 человек, «Грибника» – свыше 1000 человек. С 1 октября 2007 года Куйбышевская железная дорога назначила дополнительную остановку (о.п. 990 км) около Сызранского моста через Волгу для любителей рыбной ловли.

Туристические поезда повысят рентабельность ППК. Компаниям следует развивать инфраструктуру станций с целью привлечения туристов, как в плане модернизации путевого хозяйства, так и строительства лесных кафе, саун, теплых туалетов, расширять перечень предоставляемых услуг вплоть до организации лыжных трасс, рыбной ловли, конных прогулок по живописным местам, проката инвентаря и пр. Следует налаживать взаимовыгодное сотрудничество с туристическими компаниями, в том числе и при организации праздничных (новогодних) рейсов туристических поездов.

7. Развитие информационных технологий

Серьезной проблемой для пассажиров являются изменения в расписании движения, связанные с проведением ремонтных работ. Информационные технологии позволяют решить две проблемы: избавить людей от непредвиденных изменений в расписании и сделать покупку билетов более доступной и приятной процедурой. В пригородном сообщении вводятся новые услуги для пассажиров – рассылка SMS-расписаний движения пригородных поездов со всеми изменениями. При оплате проезда налажива-

ется система самообслуживания пассажиров с применением автоматических терминалов и мобильных телефонов. Примером является создание интегрированной информационно-транзакционной системы оплаты проезда и услуг с использованием электронных пластиковых карт ОАО «РЖД» и российской платёжной системы «Сберкарт» на скоростном маршруте Москва–Мытищи.

Станции и остановочные пункты оснащаются речевыми информаторами дистанционного оповещения пассажиров (РИДОП), которые в автоматическом режиме сообщают о приближении поезда, в том числе и при сбоях в графике движения.

8. Создание пригородных пассажирских компаний

Пригородные пассажирские компании (ППК) – форма государственно-частного партнерства железных дорог – филиалов ОАО «РЖД», региональных и местных властей, а также частных компаний. Создание полноценно функционирующих ППК позволит решить проблему износа основных фондов пригородного комплекса, увеличить закупки нового подвижного состава, повысить прибыльность пригородных перевозок. Для этого необходимо не просто желание региональных властей, но активное участие в уставном капитале ППК и их финансировании. Другими причинами и целями создания ППК являются: общая стратегия ОАО «РЖД» на выделение дочерних обществ, повышение прозрачности хозяйственной деятельности, сокращение эксплуатационных расходов, привлечение инвестиций, реализация новых коммерческих проектов, в том числе путем развития околожелезнодорожного бизнеса.

Создание ППК позволит привлечь к организации пригородных перевозок субъекты Федерации. Участие региона в формировании и деятельности компании позволит улучшить качество обслуживания пассажиров и позволит администрации области лучше организовать и контролировать пригородные пассажирские перевозки, осуществляемые в пределах области. Доля субъектов Российской Федерации в создаваемых коммерческих предприятиях должна быть более 25%.

Создание ППК не приведет к резкому росту расходов регионального бюджета. Рыночный потенциал пригородных перевозок значительно недооценен. Масштабы государственного регулирования тарифов, а, следовательно, и объемы компенсаций выпадающих доходов железной дороги будут сокращаться по мере роста доходов населения, повышения эффективности хозяйственной деятельности ППК. На встречах с региональными и муниципальными властями, работниками крупных предприятий менеджеры ППК должны выяснить предпочтения местного населения, прежде всего, по поводу времени отправления и прибытия поездов. На каждом из направлений должны быть выявлены свои особенности, учтённые при составлении графика движения.

Выделение из структуры ОАО «РЖД» Дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ДОПпр), акционирование и превращение их в ППК должно было произойти еще на втором этапе реформы железнодорожного транспорта. Однако, большинство ППК создаются на *безыμущественной основе*. Наделение ППК имущественным комплексом, включая подвижной состав, платформы, здания и сооружения, планируется только после того, как компании выйдут на уровень рентабельной работы. Не понятно только, какую работу считать прибыльной?

Основная деятельность ППК, как правило, сводится к продаже пригородных билетов на основании агентского договора. Компании изначально нацелены на получение прибыли и из-за сравнительно небольших размеров и независимости могут более гибко реагировать на изменения пассажиропотока и спроса. Параллельное существование ППК и региональных дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении несет в себе риски перераспределения доходных направлений перевозок и видов деятельности в пользу компании с участием частного капитала. Пока не существует

четких правил игры в вопросах собственности на подвижной состав и мотор-вагонные депо.

Использование пригородной инфраструктуры, прежде всего, вокзальных комплексов, повысит доходность пригородных перевозок. Курс на передачу вокзалов в доверительное управление частной компании, которая будет заниматься привлечением инвестиций и извлечением прибыли из вокзальных площадей за счёт их коммерческого использования, не противоречит созданию ППК. В рамках ППК можно выработать общий подход к развитию вокзалов и привокзальных территорий. В настоящее время вокзалы находятся в собственности ОАО «РЖД», а прилегающие к ним территории принадлежат местным властям. Из возможных вариантов действий (заключение ОАО «РЖД» соглашений с администрациями муниципалитетов о совместном использовании территорий, принятие на федеральном уровне нормативно-правовых актов, регулирующих развитие привокзальных территорий), наиболее предпочтительным выглядит решение этих вопросов в органах управления ППК.

Главной же задачей создания пассажирских пригородных компаний является формирование конкурентного рынка транспортных услуг в пригородном сообщении и повышение инвестиционной привлекательности его игроков. Поэтому наряду с созданием ППК на основе государственно-частного партнерства железнодорожных компаний, региональных и местных властей, следует максимально содействовать проявлению частной инициативы, формированию независимых пригородных перевозчиков.