

ДИСКУССИЯ

# На следующий уровень

СТРУКТУРА ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА ДОЛЖНА ОБЕСПЕЧИВАТЬ  
УЧАСТИЕ РАЗНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ИСТОЧНИКОВ



Сergeй Шутюк,  
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ  
НАЦИОНАЛЬНОГО  
СОЮЗА ЖЕЛЕЗНО-  
ДОРОЖНИКОВ РФ



Нельзя сравнивать экономику столицы и добывающих регионов со всеми остальными. ФПК может заменить как все ППК, так и их часть. Изложенной мною концепции это не меняет.

**– Какую роль мог бы сыграть ваш союз в рамках затронутых нами вопросов?**

– Национальный союз железнодорожников РФ стал с 2011 года членом Союза транспортников России (СТР). Сегодня руководители СТР возглавляют комитет Государственной думы РФ по транспорту. Появилась возможность формировать более четкий механизм решения проблем, в том числе и организации пригородных перевозок. В случае одобрения изложенной концепции Союз транспортников России мог бы стать площадкой для конструктивного диалога всех заинтересованных сторон.

Кроме того, Национальный союз железнодорожников РФ с этого года ставит перед собой задачу создания региональной филиальной сети в городах – центрах федеральных округов. С Дальнего Востока на съезде железнодорожников начинаем формирование региональных комитетов, куда войдут представители всего транспортного сообщества региона. Задача этих комитетов – максимально убедить общественность в верности нашей позиции, работать с депутатами, участвовать в заседаниях областных законодательных органов.

Пора перестать возлагать ответственность за все недостатки в пригороде только на ОАО «РЖД». Думаю, что при определенной подготовке общественного мнения губернаторы будут рады сложить с себя ответственность за организацию пригородных перевозок. Руководители региональных представительств станут и вице-президентами союза. То есть смогут доносить свою позицию до руководства страны и на федеральном уровне. Таким образом мы планируем выстраивать многоуровневую систему взаимоотношений с органами власти.

БЕСЕДОВАЛ  
МИХАИЛ КОВАНЦЕВ

Одна из наиболее актуальных проблем – организация пригородных пассажирских перевозок. Но далеко не все возможные бизнес-предложения использованы для её решения.

**– Сергей Владимирович, в чём заключается суть предложенной вашей организацией по решению проблемы государственного финансирования пригородных перевозок?**

– Мы предлагаем вести реформу пригородного комплекса на основе организационной модели, которая была избрана при реформировании перевозок дальнего следования. Сегодня в России 24 пригородные пассажирские компании (ППК) в 73 субъектах Федерации. На этой базе было бы весьма целесообразно создать Федеральную пригородную пассажирскую компанию (ФППК), как это было сделано при создании ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК), перевозящего пассажиров в дальнем следовании.

**– В чём вы видите необходимость подобного укрупнения?**

– В том, чтобы избавиться от убытков в пригородном сообщении. Ежегодно этим видом услуг пользуется почти 1 млрд пассажиров. Холдинг вынужден их перевозить по тарифам ниже себестоимости. Это колоссальная финансовая нагрузка. Принимаемые ОАО «РЖД» меры по повышению эффективности пригорода позволяют добиться желаемых результатов лишь частично. Так, в прошлом году соглашение о компенсации в полном объёме пригородных пере-

возок было достигнуто с 58 субъектами Федерации. Однако примерно треть регионов не компенсировали выпадающие доходы.

**– По вашему мнению, почему?**

– Как правило, это дотационные регионы, живущие на субсидии из федерального бюджета. Можно предположить, что их финансовые возможности не позволяют компенсировать убытки ППК. Но законодательно именно на субъекты Федерации возложена обязанность регулирования тарифов в пригородном сообщении. В интересах пассажиров в прошлом году компания обратилась за поддержкой в правительство РФ и получила 25 млрд руб. субсидий. Это плата за инфраструктуру,

Для пассажира не важно, кому принадлежит электричка, главное, чтобы она работала

но полностью погасить выпадающие доходы не удалось. Я считаю, что здесь нужно менять всю парадигму организации перевозок. При создании ФППК необходимо внести в действующее законодательство нормы, предусматривающие установление тарифов на пригородные перевозки Федеральной службой по тарифам, а выпадающие доходы при этом будет компенсировать Министерство финансов РФ. Механизм финансирования при этом значительно упрощается, и пассажир пригорода не будет зависеть от воли своего губернатора или депрессивности региона. ОАО «РЖД»

передаст в ФППК пригородную инфраструктуру и подвижной состав. И это уже делается: созданы две дирекции – по пригородным обустройствам и по подвижному составу.

**Механизм финансирования упростится, и пассажир пригорода не будет зависеть от депрессивности своего региона**

**– Но как тогда быть с приватизацией ряда ППК? Ведь это тоже очень важный инструмент решения проблемы.**

– Действительно, ещё в сентябре прошлого года крупный

пакет акций ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) был реализован с торгов ООО «Московская пассажирская компания» (МПК), в минувшем декабре этому же инвестору продан второй пакет. Поясню: ЦППК перевозит 56% пассажи-

выбранного пути – создании ППК – на начальном этапе. Да, сегодня удалось привлечь к инвестированию пригорода частный бизнес. В конечном счёте пассажир от этого только выиграет. Один из учредителей МПК – ООО «Аэроэкспресс», и не исключено, что скоро пригородные московские электрички, к работе которых у пассажиров сегодня немало претензий по уровню сервиса, приблизятся к аэроэкспрессам, доставляющим людей в аэропорты столицы. Кроме того, уже сегодня в отдельных регионах, в первую очередь в Сибири, ППК вышли на безубыточный уровень. Возможно, и они привлекут частных инвесторов. Но это, скорее, исключение, а не правило.

## РЕКОНСТРУКЦИЯ

### В хозяйстве пригодится

При обновлении платформ можно извлечь двойную пользу

На Горьковской дороге сэкономили сотни миллионов рублей, используя материалы демонтированных платформ при строительстве остановочных пунктов на малоделятельных участках.

По словам начальника Горьковской дирекции пассажирских обустройств Андрея Бычихина, в минувшем году на незагруженных участках дороги были построены либо реконструированы 40 платформ. При их строительстве применялись части аналогичных конструкций, разобранных при модернизации участков с большим пассажиропотоком.

«На ГЖД реализуется программа обновления инфраструктуры на участке скоростного движения Петушки – Нижний Новгород. Подобная работа идёт и на Казанском узле в преддверии Универсиады. На участках с интенсивным пригородным движением заменяются платформы. Расходы немалые – в зависимости от условий, в которых приходится строить платформы, они доходят до десятков миллионов рублей. Было бы не по-хозяйски отправлять на свалку всё то, что остаётся после демонтажа. Многие могут служить дальше – там, где проходят две-три пары пригородных поездов в сутки», – пояснил «Гудку» Андрей Бычихин.

Таких участков на ГЖД несколько – в Кировской, Владимирской областях и Удмуртской Республике. Пассажиры там, как правило, немного. К примеру, через остановочный пункт Дызьмино (Удмуртия) проходят всего четыре электрички в день – по две утром и вечером, из Базелина в Яр и обратно.



До недавнего времени остановочные пункты не соответствовали современным требованиям: платформа из старых шпал, плит или балласта, табличка с названием на столбе...

Сейчас большинство из них реконструированы – платформы с бетонным или асфальтовым покрытием возведены на удобной для пассажиров высоте, установлены металлические ограждения, скамейки и лестницы.

Новые укороченные платформы рассчитаны на приём поездов с меньшим количеством вагонов. Именно такие – состоящие из нескольких вагонов – используются на малоделятельных участках.

По словам Андрея Бычихина, частью программы стала установка стенов визуальной информации, выполненных в корпоративном стиле.

Также построены несколько павильонов из металлических конструкций – на стан-

Платформы на Горьковской дороге становятся более комфортными для пассажиров

циях Поздино, Полюй, Белая, Луговая, Гирсово, Канып, 901-й км, 1021-й км. Теперь пассажирам есть где укрыться от дождя, снега или ветра.

Старогадные железобетонные плиты и детали металлических конструкций подвергли тщательной ревизии, прежде чем повторно использовать, утверждает начальник Горьковской дирекции пассажирских обустройств.

Программа обновления инфраструктуры была принята в 2011 году и завершится в 2014-м. На дороге рассчитывают, что в её рамках удастся модернизировать все остановочные пункты как на загруженных, так и на малоделятельных участках.

НИКОЛАЙ МОРОХИН,  
СОВ. КОРР. «ГУДКА»  
Нижний Новгород

## НОВ-ХАУ

### Быстрый запуск

Учёные разработали технологию прогрева двигателей внутреннего сгорания

В нашей стране весьма актуальна проблема поддержания рабочей температуры двигателей тепловозов при горячем простое в холодное время года.

Дело в том, что в сильные морозы приходится сжигать много топлива, поддерживая рабочее состояние машин на холостом ходу. Иначе их будет трудно запустить вновь.

Как сообщил доцент Сибирского государственного университета путей сообщения Виктор Кочергин, специалисты этого вуза разработали экологически чистые предпусковые подогреватели, которые позволяют экономить топливо и улучшить экологическую обстановку на железнодорожных станциях.

В основе новшества лежат каталитические источники тепла, созданные сотрудниками Института катализа Сибирского отделения РАН. В них используется пропан-бутановая газовая смесь, которая, проходя через разогретые до рабочей температуры стенки нагревательных элементов с нанесённым на них катализатором, окисляется кислородом и выделяет тепло.

В результате нагревательные элементы двигателей удаётся



Каталитические источники тепла применяют в двигателях тепловозов

разогреть всего за 1,5–3 минуты. Важно, что при этом в атмосферу выделяется только углекислый газ и процесс не сопровождается образованием пламени и дыма. Поэтому прогрев двигателей не наносит практически никакого вреда воздушной среде.

По словам Виктора Кочергина, подобные каталитические технологии могут применяться также для прогрева рельсов перед сваркой, обогрева строительных, ремонтных и путевых бригад, приготовления пищи, подогрева сварочных электродов и инструмента, безопасного нагрева

газовых баллонов и в других целях. Для исследования возможности массового применения нового метода учёные СГУПС совместно с коллегами из Института катализа Сибирского отделения РАН изготовили макетный образец универсального подогревателя на основе цилиндрических каталитических нагревательных элементов, работающих на сжиженном газе.

Регулируемый диапазон мощности этой установки составляет от 1,5 до 3 кВт. Проведённые недавно на ней сотрудниками вуза эксперименты подтвердили перспективность данного способа тепловой подготовки к работе подвижного состава различных видов транспорта, в том числе и железнодорожного.

Кроме того, в перспективе учёные собираются создать аналогичные устройства, работающие не только на газе, но и на дизельном топливе. Это даст возможность использовать основное традиционное горючее тепловозов и других машин для предпускового подогрева двигателей в холодное время года. В результате эта операция станет ещё экономичнее.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ  
Новосибирск