

Железнодорожный транспорт

ПАРТНЕР ПРОЕКТА



Реклама

18+

СТРАТЕГИЯ | Как будут обновляться пассажирские поезда

Комфорт встает на рельсы



Фото: Василий Кузьмиченко/ТАСС

В России начинается масштабное обновление парка пассажирских поездов — за счет изменения компоновки оборудования, расширения жизненного пространства, нового дизайна. Вырастет ли в результате пассажиропоток?

ПЕТР КАМЕНЕВ

Разработки российских вагоностроителей соответствуют актуальным мировым тенденциям по части технологий и ориентированности на пассажира, при этом в России — своя школа развития строительства пассажирских

вагонов, говорят в Проектно-конструкторско-технологическом бюро пассажирского комплекса РЖД. Особенности российского вагоностроения обусловлены тем, что в стране более широкая колея: 1520 мм. Это обстоятельство позволяет создавать больше свободно-

→ 2

Стратегия

← 1

го жизненного пространства. Российские вагоны шире почти на 30 см, длиннее, что позволяет разместить больше оборудования, рассказывают в бюро. Например, в коридорах может проехать инвалидное кресло, можно разместить для этого кресла подъемник, что невозможно сделать в европейских вагонах.

ДВИЖЕНИЕ ПО-НОВОМУ

Из презентации Федеральной пассажирской компании (ФПК), следует, что изменится конфигурация пассажирского подвижного состава — это будут двухвагонные плацкартные и купейные сцепы.

Вагоны будут производиться на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ), входящем в состав «Трансмашхолдинга» (ТМХ). Как рассказали РБК+ в холдинге, именно за счет такого объединения двух вагонов появилась возможность создать при входе вместительный холл (сервисную зону), в котором можно будет установить кофейные и вендинговые аппараты, установки для фильтрации и нагрева воды, а также микроволновую печь для самостоятельного разогрева еды. Такой тип поезда позволит создать внутри изолированную от внешней среды зону с комфортной температурой по всему составу.

Все внутреннее устройство вагона выполнено согласно пожеланиям заказчика, который предварительно исследовал требования пассажиров, поясняют в ТМХ. Есть возможность регулировать температуру непосредственно в купе, там установлены небольшие индивидуальные сейфы, розетки и разъемы USB. Бионический дизайн, где использованы высококачественные материалы, позволит комфортно отдыхать во время длительного путешествия. Продумано освещение, которое будет из холла проецироваться даже на посадочную платформу.

Впервые в истории российского вагоностроения в серийных вагонах появятся душ. Все управление в санитарных кабинах будет сенсорным, что позволит свести прикосновения к оборудованию до минимума. В сентябре текущего года первые вагоны встанут на маршрут Москва — Белгород.

Базовая стоимость нового вагона будет такой же, как у ранее выпускавшихся, говорят в ТМХ, поскольку заказчик очень заинтересован в том, чтобы стоимость билетов не росла, а пассажиропоток увеличивался.

В Европе другие традиции — там, для того чтобы переночевать в пути, предоставляются кушетки. Есть, правда, отдельные купе с санузлом и душем, напоминающие наши СВ.

С другой стороны океана, в США, железнодорожный оператор, компания Amtrak, предоставляет возможность ездить в вагонах Viewliner и Superliner, где есть купе различной степени комфорта с разным количеством мест (в том числе специально оборудованные для инвалидов). Есть дорогие купе с санузлом и душем. Просторные двухуровневые вагоны Superliner дают возможность путешествовать с комфортом и принимать пищу в отдельной столовой наверху. В них прозрачные стены и частично крыша на втором этаже для панорамного вида, где обычно располагаются кафе. Таких вагонов на сети железных дорог Америки всего 10% от общего числа пассажирского подвижного состава, а конкретно — менее 200. Учитывая не очень большую популярность за океаном дальнего пассажирского железнодорожного сообщения и его общую убыточность, компания не собирается вкладывать большие средства в дальнейшие разработки чего-то принципиально нового. А возраст вагонов составляет несколько десятилетий.

КОНТРАКТЫ И ДЕНЬГИ

В феврале 2019 года ФПК и «Трансмашхолдинг» подписали контракт на закупку нового подвижного состава. Он состоит из двух частей — твердого заказа и опциона. Как пояснял журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов, до 2025 года компания закупит 3730 новых вагонов. В их число помимо сцепов входят вагоны традиционной конфигурации и вместительные двухэтажные. Общая сумма контракта — 237 млрд руб. без НДС. Глава ФПК рассчитывает на то, что пассажирские перевозки будут расти, по прогнозам компании, к 2025 году количество отправленных в дальнем следовании пассажиров увеличится с 102 млн в 2018 году до 118 млн (+15,7%), а к 2030 году — до 122 млн. За семь лет на 16,3% возрастет и пассажирооборот.

При этом, несмотря на прогнозируемый прирост пассажиров, существующий парк вагонов планируется сократить за счет вывода старых моделей, выработавших свой ресурс. Сейчас у ФПК порядка 18 тыс. единиц подвижного состава,



Фото: Сергей Мамонтов/РИА Новости

но постепенно его количество к 2025 году будет уменьшаться. В то же время уже закуплено более 1600 новых вагонов, а к 2025 году их будет 5300. Если учесть, что к этой дате планируется кардинально обновить 2,5 тыс. находящихся в эксплуатации вагонов, то, по расчетам ФПК, получится, что порядка 32% всего парка составит уже новый подвижной состав. Новый парк позволит меньшим количеством обеспечить рост пассажиропотока, поскольку будут закупаться двухэтажные вагоны повышенной вместимости.

В ближайшем будущем, как пояснили в ТМХ, новый подвижной состав будет оборудован «умными» датчиками, которые позволят заранее предупреждать о возможном отказе техники. В результате можно будет заметно сократить время и стоимость ремонтов. Кроме того, новые интеллектуальные технологии повышают безопасность перевозок пассажиров, снижая вероятность аварий в пути. Оснащенность технологиями и оборудованием вагоностроительных предприятий позволяет выполнить все эти задачи.

По словам генерального директора Тверского вагоностроительного завода Андрея Соловья, в производство уже инвестировано свыше 18 млрд руб. До 2020 года определены основные поставщики комплектующих, причем в контракте ТМХ и ФПК содержится требование, чтобы не менее 85% компонентов было российского производства. В дальнейшем компания будет искать дополнительных контрагентов, поскольку заинтересована в расширении ко-

личества поставщиков, предлагающих инновационные материалы, рассказал глава предприятия.

Как полагает руководитель отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Игорь Скок, заказ на производство новых вагонов будет иметь важное значение для экономики страны в целом.

«Производство пассажирских вагонов является отраслью высокого передела, создает значительную добавленную стоимость продукции и оказывает высокий мультипликативный эффект, — говорит эксперт. — По оценке ИПЕМ, реализация контракта на поставку пассажирских вагонов окажет на экономику России мультипликативный эффект в размере до 609,1 млрд руб.»

С другой стороны, Игорь Скок замечает, что пассажиры чутко реагируют на изменение качества транспортной услуги, что сказывается на росте перевозок.

«Введение современного подвижного состава с улучшенными потребительскими свойствами, например двухэтажных вагонов для перевозок в дальнем следовании, воспринимается как инновация, а в дальнейшем сформирует привычку к более высокому уровню комфорта, ожидаемого от перевозчика, — полагает эксперт. — С высокой долей уверенности можно утверждать, что без запланированного обновления парка вагонов привлечь дополнительных пассажиров на железнодорожный транспорт будет затруднительно». ■

↑ Современный подвижной состав с улучшенными потребительскими свойствами воспринимается как инновация и формирует привычку к более высокому уровню комфорта, ожидаемого от перевозчика

237
млрд руб.

без НДС составляет стоимость контракта между ФПК и «Трансмашхолдингом»

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»

Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 69 (3024) от 22 мая 2019 г..

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Партнер проекта: АО «Трансмашхолдинг». Реклама.

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»

Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов

Редактор РБК+ «Железнодорожный транспорт»: Юлия Панфилова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Руководитель дизайн-департамента: Евгения Дацко

Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба: 8 (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук

Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина

Директор по производству: Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

От первого лица

«Важной составляющей в производстве вагонов стала эстетика чистоты»

О том, какой комфорт вагоностроители сегодня обеспечивают пассажирам, РБК+ рассказал заместитель генерального директора по развитию пассажирского транспорта компании «Трансмашхолдинг»

**АЛЕКСАНДР
ЛОШМАНОВ.**

Насколько успешно идет внедрение инновационных решений в отечественном пассажирском вагоностроении?

В этой сфере можно выделить два направления. Первое касается эксплуатационных характеристик, например плавности хода. Мы с 2020 года переходим на новый тип вагонов на тележке с пневмоподвешиванием, позволяющей улучшить этот показатель. Активно внедряются энергосберегающие решения. К данному направлению можно отнести и системы создания в вагонах микроклимата и подготовки воздуха, появление душевых кабин, адаптивного освещения.

Второе важнейшее направление — предиктивная диагностика, то есть предсказание возможного отказа элементов оборудования подвижного состава на раннем этапе. Как только система выявляет какие-то отклонения в работе, сразу подается сигнал, служащий основанием для диагностики. Эта технология относится к сфере интернета вещей.

Инновационные решения позволяют повысить и комфорт для пассажиров, и эффективность использования подвижного состава. Мы соединили между собой два вагона, за счет чего удалось сократить часть электрооборудования. При этом внутри такого двухвагонного сцепа с герметичным переходом создается сервисная зона с вендинговыми аппаратами, где можно приготовить кофе, купить легкие закуски. В перспективе она может стать полноценной круглосуточной зоной самообслуживания пассажиров. Говоря об инновациях, не могу не упомянуть об ароматизации. Скорее всего, в ближайшее время будут предприняты первые попытки реализовать его в подвижном составе. Скажем, запахи свежеваренного кофе с булочкой



Фото: Пресс-служба

по утрам или полевых цветов. Кроме того, важной составляющей в производстве вагонов стала эстетика чистоты, когда в туалетной комнате ни до чего не нужно дотрагиваться, поскольку все оборудовано сенсорами — подача мыла, воды, сушилка.

Как вы решаете задачу модернизации производства?

За последние 10–15 лет наше производство очень сильно обновилось. Сегодня наша производственная площадка — Тверской машиностроительный завод — одно из крупнейших предприятий России и Европы с широчайшей линейкой выпускаемой продукции. Его оснащение соответствует самым современным достижениям науки и техники. Тем не менее программа обновления оборудования продолжается: в текущем году покупаем лазерные комплексы для резки, станки, оборудование. Но самое важное — нам удалось сохранить костяк конструкторов — это то, что сегодня на рынке на вес золота. В «Трансмашхолдинге» создан большой инженеринговый центр, в котором объединены все конструкторы, есть программы дальнейшего развития по направлениям. Кроме того, мы взаимодействуем с профильными вузами, растим своих специалистов, проводим

переподготовку кадров. Также развиваем школу промышленного дизайна вместе с ведущими зарубежными специалистами, с которыми работают все мировые производители. Надеемся, и у нас в России по дизайну скоро появятся специалисты мирового уровня.

В каком режиме будет обновляться пассажирский парк?

У нас с Федеральной пассажирской компанией заключен долгосрочный контракт, в рамках которого до 2025 года действует график поставки вагонов. В среднем — порядка пятисот вагонов в год, что в целом соответствует программе обновления российского парка. А с учетом того что около тысячи из них — двухэтажные, то с точки зрения пассажиромест это будет еще более ощутимое обновление.

Поставки будут осуществляться в несколько этапов. Первый включает модернизацию вагонов в текущем году, затем выпуск новых, также в этом году, во втором полугодии. В 2020-м — значительно обновляем двухэтажные вагоны и создаем новый тип одноэтажных с пневмоподвешиванием, а также будем интегрировать все актуальные новшества. С 2023 года появится новый инновационный подвижной состав — электропоезда с обновленными вагонами локомотивной тяги. Они позволят использовать технологию формирования поезда push-pull, когда один из вагонов оборудован кабиной управления. Это позволяет более эффективно использовать подвижной состав, экономить время и затраты на маневрирование.

Очень важный технологический момент — увеличение межремонтных сроков вагонов в несколько раз, в некоторых случаях — в десять. Это вызов, и конструкторы работают над этим. Технические и конструктивные решения обновляются очень быстро. Вместе с тем основной пункт в договоре с ФПК предусматривает, что 85% комплектующих должны быть отечественного производства. Мы вместе с партнерами работаем над самыми современными элементами подвижного состава и стараемся быть на шаг впереди других участников рынка.

Какая доля подвижного состава в результате будет заменена?

Объем по контракту составляет 3730 вагонов. Итого к 2025 году можно говорить о том, что будет обновлено порядка четверти вагонов всего эксплуатируемого в России парка.

Ранее вы рассказывали РБК+ о тенденциях в пассажирском вагоностроении с точки зрения требований пассажиров. Каким образом удастся следовать новым тенденциям?

Для производителя и перевозчика главное сегодня — потребности пассажира. В основе два фактора — время в пути и комфорт. Поэтому нами отрабатывается организация в поездах небольших бизнес-центров для работы в пути, зон для пассажиров с детьми и даже создание тренажерных залов. Главный запрос формулируется так, чтобы у пассажиров была возможность эффективно и с пользой провести время в поездке. Бионический тренд в дизайне (естественные линии, природные материалы) получает все большее развитие. Использование модульных конструкций в оборудовании вагонов не менее актуально — срок службы новых вагонов будет составлять около 40 лет, и периодическое обновление должно осуществляться с минимальными затратами.

Соответствуют ли эти тренды мировым?

Безусловно. Это актуально для всех видов транспорта. Но за рубежом сегодня очень мало спальных, ночных вагонов. А в России из-за значительных расстояний специфика такова, что спрос со стороны пассажира на поезда, находящиеся в пути более двух суток, достаточно высок. При этом основные технические элементы должны соответствовать современным тенденциям.

Наши перевозки и условия эксплуатации — это большой вызов, в том числе и потому, что российские требования строже, чем в других странах. ■

3730
новых вагонов
будет построено
к 2025 году

«Мы соединили два вагона, сократив часть электрооборудования. Внутри такого двухвагонного сцепа с герметичным переходом создается сервисная зона с вендинговыми аппаратами»

Решение

Тариф «Мультиmodalный»



Фото: Евгений Одинцов/РИА Новости

КОНСТАНТИН АНОХИН

«Бесшовные» маршруты становятся все более привлекательными для пассажиров и формируют возможности для роста бизнеса перевозчиков, однако нуждаются в новом законодательном регулировании.

Точкой отчета мультиmodalных пассажирских перевозок в России принято считать декабрь 2014 года, когда Федеральная пассажирская компания (ФПК) организовала автобусное сообщение на отрезке Старый Оскол — Валуйки к железнодорожной станции и от нее для пассажиров единственного поезда, соединяющего столицу с востоком Белгородской области. Такие стыковочные рейсы «поезд — автобус» тогда оказались эффективными, и эту модель начали переносить на другие маршруты, в том числе дальнего сообщения, в местностях.

АВТОБУС — ПОЕЗД — ПАРОМ
Позже появился еще ряд маршрутов: Вологда — Ярославль — Москва, Кострома — Ярославль — Санкт-Петербург, Белгород — Алексеевка — Россошь — Адлер и другие. В этих маршрутах железнодорожный транспорт дополнялся автобусным сообщением с оптимизацией расписания этих видов транспорта.

В 2016 году компания опробовала другую схему перевозок — «поезд — электричка»: пассажиры поезда Саратов — Москва получили воз-

можность в течение короткой остановки поезда в Домодедово пересаживаться на пригородный поезд к аэропорту, минуя столицу, что сэкономило им время и деньги. На некоторых маршрутах (например, в Крым) стали использовать также сочетание «поезд — паром». По данным пресс-службы ФПК, всего с начала организации мультиmodalных перевозок компания перевезла свыше 2 млн пассажиров, в основном это перевозчики «автобус — поезд». Билет на смешанные перевозки стал единым, состоящим из двух частей: билета на поезд и талона на автобус или паром.

Модель мультиmodalных перевозок стала актуальной не только на дальних маршрутах. Ее взяли на вооружение и региональные перевозчики. Сегодня единый билет для проезда, организованного по схеме «поезд — автобус», предлагает Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК), действующая на полигоне Московской железной дороги. Например, оформив билет на бесконтактные смарт-карты («Тройка», «Стрелка» и др.), пассажир получает право бесплатно проезда на трансферном

↑ Для программы мультиmodalных перевозок на 2020 год отобраны более ста новых направлений практически по всей территории России

транспорте, если оформил абонемент на пять дней или один месяц с тарифным планом «экспресс плюс трансфер».

Пригородный перевозчик «Аэроэкспресс» предлагает сочетание поезда и каршеринга. Так, пассажиры поездов компании, которые приобрели билет на сайте или через мобильное приложение, могут получить скидку при оплате услуг по прокату автомобилей.

Но если сочетание поезда и каршеринга — скорее, столичная тенденция, то маршрутов «поезд плюс автобус» становится все больше по всей стране. Всего с начала 2019 года в России действовали более ста таких схем, как туристических или сезонных, так и постоянных, связывающих крупные города с региональной «глубинкой». Как рассказали РБК+ в ФПК, проектом стратегии ее развития на период до 2030 года предусмотрено развитие агрегации билетов на различные виды транспорта, кроме того, компания заложила в стратегию подготовку до 2025 года входа в автобусный бизнес. Также для оперативного развития маршрутов формируется программа запуска мультиmodalных перевозок на 2020 год, для которой предварительно отобраны более ста новых направлений практически по всей территории России.

КТО КОГО ПОДОЖДЕТ

«Выбрать маршрут и приобрести билет можно на портале РЖД, в любой железнодорожной кассе дальнего следования, — подтверждают в ФПК. — Пассажиру не нужно перемещаться между железнодорожными и автовокзалами, которые зачастую расположены на значительном удалении и требуют поездки на городских автобусах или такси».

Вместе с тем нельзя сказать, что мультиmodalные пассажирские перевозки развиваются без проблем. Как считает президент ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Борис Лоран, пассажиру кто-то должен гарантировать, что он приедет из точки А в точку Б через про-

межуточные пункты. «Возникает вопрос, кто кого будет ждать: автобус электричку или наоборот? Кто захочет менять расписание? — говорит эксперт. — Понятно, что поезд дальнего следования не станет увеличивать время остановки. Авиация тоже двигать расписание не может». По мнению Бориса Лорана, эти задачи можно решить с помощью логистического центра, способного синхронизировать график движения транспортных средств с помощью системы ГЛОНАСС. Для этого нужно решить вопрос, кто будет заказчиком такой мультиmodalной транспортной работы и кто на себя возьмет ответственность.

По мнению эксперта, разделение финансовых потоков и недостаток координации всей работы на транспорте является серьезной проблемой. В связи с тем что пассажиры все чаще приобретают билеты в интернете, нужны агрегаторы, которые будут составлять рейсы и затем рассчитываться с перевозчиками.

Впрочем, в ФПК говорят, что агрегация проездных документов на различные виды транспорта предусматривается стратегией компании. Это решение будет реализовано с применением специализированной платформы инновационной мобильности населения. «На данной платформе собирается «билетный контент» из различных билетных систем, которому придается единая, унифицированная форма и через единую точку доступа представляется широкой сети агентств для розничной продажи, — сообщили в ФПК. — Также портал позволяет организовать проведение взаиморасчетов между участниками и оформление проездных документов».

В ФПК считают, что для эффективного развития в России перевозок в прямом смешанном сообщении необходимо принять нормативные акты, в частности законодательно утвердить форму единого билета, установить правовую основу для регулирования отношений, возникающих между транспортными организациями при мультиmodalных перевозках. ■

БЕСШОВНЫЙ МИР

По насыщенности рынка мультиmodalными пассажирскими перевозками Россия пока серьезно уступает Европе и США. Например, в США работает около 40 интерmodalных узлов для трансферной перевозки по 34 маршрутам между национальной железнодорожной пассажирской корпорацией Amtrak и автобусной компанией GreyhoundLines, авиакомпаниями AlaskaAirlines, United и рядом аэропортов и Amtrak. Кроме того, у ведущих американских авиакомпаний United и AmericanAirlines заключены

код-шеринговые договоры с операторами высокоскоростных железных дорог Франции, Бельгии, Британии и Германии. В Европе лидирующее место в системе мультиmodalных перевозок занимает Deutsche Bahn (DB). Около десяти лет назад компания обзавелась собственным автобусным парком для предоставления пассажирам бесшовных маршрутов и запустила автобусные перевозки в 15 европейских странах, в том числе по направлению к Лондону. Дочерняя же фирма DB Rent предлагает для владельцев годовых проездных билетов

местного сообщения услугу по доставке на автомобиле к поезду и с поезда. Велосипеды, отмеченные логотипом DB, предоставляются в прокат более чем в полутора десятке немецких городов. Клиенту достаточно позвонить по телефону, указанному на самом велосипеде, и получить код для снятия блокировки. А после поездки транспорт можно оставить в любом месте, сообщив об этом оператору по телефону. Стоимость услуги — около пяти евроцентов в минуту, €3 в час, €12,7 в сутки, но для пассажиров поезда действуют скидки. ■

>2
млн

пассажиров перевезла ФПК с начала организации мультиmodalных перевозок, в основном по схеме «автобус — поезд»