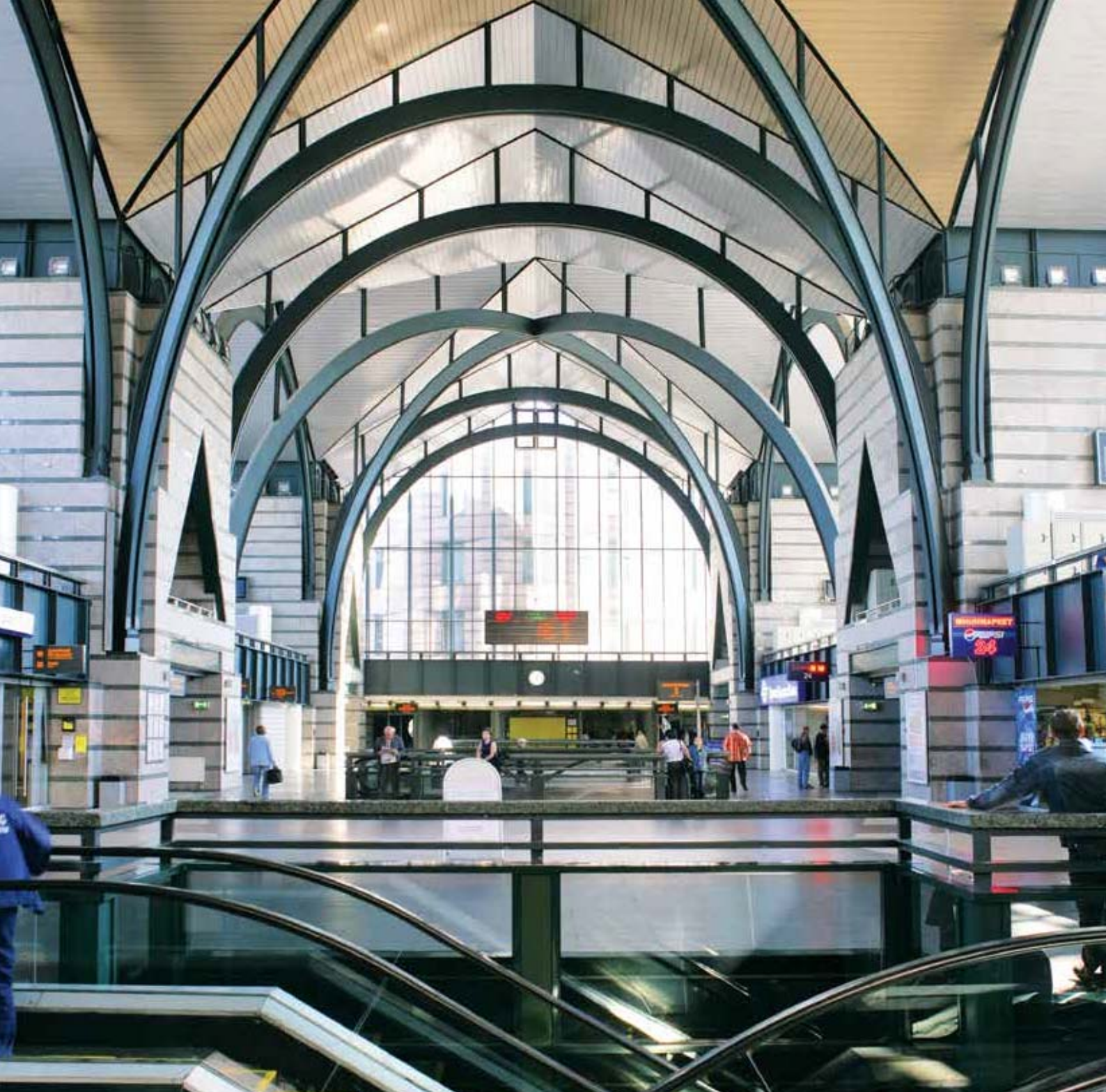




БИЗНЕС ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК: ИМПЕРАТИВЫ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Материал подготовлен по итогам дискуссий III Пассажирского форума
27 марта 2013 года, Москва



В России пассажирский транспорт является одним из ключевых факторов экономического роста и социального благополучия.

По объему перевозок лидирующие позиции занимают железнодорожный и авиационный виды сообщения. Для них характерно и наличие общих проблем. В частности, убыточность пригородных железнодорожных и региональных авиационных перевозок, изношенность инфраструктуры и транспортных средств, избыточное регулирование.

В целях эффективного – полицентрического – развития всей транспортной системы России не представляется возможным отдавать предпочтение развитию лишь одному виду сообщения. В соответствии с обновленной Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года предусматривается комплексный подход по развитию железнодорожных и воздушных перевозок. Он включает меры по поддержке развития в России скоростного и высокоскоростного движения при одновременном увеличении вложений в модернизацию региональных аэропортов, стимулировании внутренних авиаперевозок.

Важным условием повышения качества пассажирских услуг является поступательное расширение сети автомобильных дорог, обеспечение безопасности перевозок, внедрение принципов интермодальности в системе общественного транспорта в мегаполисах как центрах сосредоточения значительной доли экономической деятельности России.

Эти и многие другие вопросы были в центре внимания состоявшегося в Москве в марте 2013 года Пассажирского форума. Были проанализированы такие аспекты пассажирского комплекса как скорость и качество перевозки, тарифообразование и модели управления перевозками, законодательное регулирование в области пассажирского транспорта.

СКОРОСТЬ и КАЧЕСТВО



Тематика транспортных услуг, сочетающих баланс скорости и качества перевозки, стала на форуме одной из ключевых.

Перевозки в московской агломерации

Количество городов, реализующих интермодальные решения в области общественного транспорта, неуклонно увеличивается.

В Сан-Франциско, в частности, успешно функционирует система BART (Bay Area Rapid Transit), интегрированная с подземной трамвайной сетью MUNI Metro. Эта система скоростных электропоездов, соединяющая несколько городов и аэропорты Сан-Франциско и Окленда, значительно облегчает транспортную нагрузку на автодороги.

Мюнхен, в котором на каждую тысячу человек приходится около 700 автомобилей, считается одним из самых привлекательных городов с точки зрения комфортности и доступности пассажирского транспорта. Благодаря продуманной политике муниципальных властей, жители города, несмотря на наличие в семье одного и более автомобилей, предпочитают пользоваться общественным транспортом.

В Москве баланс между частным и общественным транспортом пока не найден. По словам авторитетного международного эксперта в области транспорта и городского планирования Вукана Вучика, проблема загруженности дорог не может быть решена исключительно за счет строительства дорог и парковок. В московской агломерации необходимо уделять внимание не только метрополитену, но и средствам наземного транспорта: обеспечению «сухой» пересадки между линиями метрополитена и пригородных поездов, увеличению доли интермодальных перевозок.



В интервью Пассажирускому форуму известный ученый и практик в области транспорта и городского планирования Вукан Вучик поделился мыслями об эффективности общественного транспорта и неизбежности развития мировых мегаполисов по принципу мультимодальных пассажирских перевозок.

Какой из крупных европейских городов, успешно справившихся с проблемами дорожного движения, наиболее типологически близок к Москве? В какой мере такие методы могут быть применены в Москве? Может ли Москва чему-либо научиться на этом опыте?

Каждый из европейских «мега-городов», таких как Москва, Париж, Лондон, Стамбул, Вена и Берлин (все эти города являются столицами), обладает столь большим количеством индивидуальных характеристик, сформировавшихся под влиянием географических, исторических, социальных и иных условий, что невозможно дать описание «типичного крупного города и его транспортных решений».

Все перечисленные города (за исключением Стамбула, который сейчас развивает свою систему метро) имеют крупные сети метрополитена, обслуживающие большие пассажиропотоки в центре города и в пригородных зонах. Они дополнены многочисленными автобусными, троллейбусными и легкорельсовыми трамвайными (LRT) маршрутами, которые обслуживают короткие поездки в центре города и пригородные перевозки. Они имеют три переменные характеристики, которые необходимы в дополнение к характеристикам метрополитена:

1. Использование вариантов со средней пассажироместимостью: в первую очередь это LRT. Легкорельсовый транспорт дополняет метро с большей эффективностью, чем автобусы, и при этом требует меньших инвестиционных затрат, чем подземка. Этот вариант уже применяется в Вене и Берлине и развивается в Париже и Лондоне. В Москве существует солидная сеть транспорта со средней пассажироместимостью (трамваи и троллейбусы/автобусы, имеющие выделенную полосу движения), однако она находится в весьма запущенном состоянии.
2. Обширные сети пригородного железнодорожного сообщения, которые обслуживают быстрорастущие дальние пригороды и снижают нагрузку в часы пик на радиальных маршрутах. Париж, Лондон, Вена и Берлин обладают отличными системами пригородного железнодорожного сообщения, которые интегрированы с метрополитеном. В Стамбуле имеется небольшая пригородная железнодорожная сеть, в то время как в Москве существует крупная сеть, недостаточно интегрированная с другими видами транспорта.



3. Общее состояние улично-магистральных сетей и контроля над транспортными заторами. Это широкомасштабная и комплексная проблема, которую Париж, Лондон, Берлин и Вена достаточно эффективно решают за счет ограничения парковочных мест. В Лондоне действует система платного пользования дорогами. Стамбул отстает от других городов. Москва же только приступает к решению указанной проблемы.

Какие способы побудить автовладельцев к пользованию общественным транспортом Вы могли бы предложить?

В первую очередь, город должен иметь четкую политику поощрений за пользование общественным транспортом. Эта политика должна быть реализована на базе кратко-, средне- и долгосрочных мер. Программа действий включает как создание дополнительных удобств, повышение надежности и привлекательности существующего общественного транспорта (сбор платы за проезд, скорость, модернизация систем и т.д.), так и строительство новых линий метро и LRT/трамвая. Можно предложить обширный перечень мер, причем многие из них могут быть реализованы незамедлительно.

Важно рассматривать общественный транспорт как систему и внедрять любые меры по расширению использования легкового авто-транспорта параллельно с мерами совершенствования общественного транспорта. Взаимосвязь этих двух видов транспорта должна поддерживать именно общественный транспорт (как минимум в том же объеме, в котором улучшается состояние улиц, магистралей и парковок), чтобы сохранялся баланс обоих вариантов транспортного сообщения или улучшались условия для общественного транспорта.

Как вы оценили бы сегодняшнее состояние общественного транспорта в Москве, и насколько хорошо город приспособлен к использованию общественного транспорта?

В Москве действует отличная система метро, которая быстро и надежно обслуживает большое количество пассажиров. Однако темпы развития метро отстают от темпов роста города. Метро, рассчитанное на город с 6 миллионами жителей, недостаточно для города с 12 миллионами жителей, который разрастается в направлении крупных пригородов. Многие ветки не обладают достаточной пропускной способностью, и скопление большого количества пассажиров приводит к ухудшению комфорта и снижению надежности. Ветки метро рассчитаны на 7-вагонные составы, в то время как для большинства веток необходимы 10-вагонные составы, которые обеспечили бы рост пропускной способности более чем на 40%. Разветвления не предусмотрены, и поэтому метро еще не дошло до многих пригородных зон. Необходимо постоянное строительство новых и продление существующих веток в направлении пригородных зон.

Состояние наземного транспорта (трамвайного, троллейбусного и автобусного) с учетом сложившихся условий гораздо менее удовлетворительное. В Москве традиционно действуют разветвленные сети наземного транспорта, причем многие трамвайные линии проходят по рельсовым путям, отделенным от остальных полос движения, а троллейбусы и автобусы двигаются с довольно высокой скоростью по широким шоссе и бульварам. Сегодня, когда на улицах города скапливаются хронические пробки, автобусы и троллейбусы застревают в потоке транспорта и теряют пассажиров, поскольку скорость их движения оказывается еще ниже, чем у частных легковых автомобилей. Автовладельцам нет смысла пересаживаться на автобусы, которые двигаются с еще меньшей скоростью, еще медленнее, чем 20 лет назад.

Город допускает серьезную ошибку, превращая выделенные трамвайные полосы в элемент проезжей части. Это делается для того, чтобы увеличить пропускную способность улиц. На практике же будет достигнут противоположный эффект. Например, если в час вместо примерно 30 трамваев по ранее выделенной трамвайной полосе будут проезжать 600 легковых автомобилей, количество транспортных средств увеличится в 20 раз. Однако 600 легковых автомобилей – это примерно 800 водителей и пассажиров, а 30 трамвайных составов – это уже 7500 пассажиров. Следовательно, после модернизации бывшая выделенная полоса будет пропускать примерно в 10 раз меньше пассажиров. Кроме этого, замена трамваев автобусами всегда приводит к тому, что многие пассажиры пересаживаются с общественного транспорта на легковые автомобили.

Таким образом, трамвайное, троллейбусное и автобусное сообщение стало куда менее привлекательным и эффективным, чем 20 лет тому назад, и это обстоятельство – весомый фактор, провоцирующий еще более крупные дорожные пробки. Такая ситуация воспринималась как колоссальная ошибка транспортного планирования в западных странах, в тот период, когда расширялось использование частного легкового автотранспорта. Допустив ошибки подобного рода, десятки городов решили строить дополнительные станции метро, LRT и отдельные автобусные полосы по очень высокой цене.

В заключение отмечу, что в Москве требуются кардинальные меры, причем не только по строительству дополнительных веток метро, но и по модернизации и совершенствованию транспорта со средней пропускной способностью. В частности, речь идет об LRT и BRT (скоростных трамвайных и автобусных маршрутах).



Какой вид общественного транспорта, по Вашему мнению, обладает максимальным потенциалом?

Ни один из видов общественного транспорта нельзя назвать оптимальным. Крупные города, такие как Москва, и даже города меньшего размера, такие как Волгоград и Саратов, должны иметь несколько хорошо скоординированных видов транспорта. В Москве метро гораздо более эффективно, чем любой другой общественный транспорт. Это единственный вид транспорта, который может перевезти более 15.000 или даже 50.000 пассажиров в час с высокой скоростью, надежностью и безопасностью.

Практически все крупные города также имеют системы пригородного железнодорожного сообщения. Это электропоезда, курсирующие между пригородными зонами и центром города. Эти два вида транспорта с высокой пропускной способностью должны быть интегрированы с видами транспорта, обладающими средней пропускной способностью, и поддерживаться ими. Речь здесь идет об LRT (современных модернизированных трамвайных линиях, отделенных от остальной проезжей части) и AGT (автоматизированном контролируемом транспорте: коротких рельсовых или колесных электропоездах, курсирующих по выделенным полосам, а также автобусах, имеющих частично выделенные полосы движения).

И, наконец, это уличные троллейбусы и автобусы, пропускная способность которых меньше. Однако они могут с максимальной экономичностью обслуживать уличные маршруты в городах и пригородах и обязательно должны дополнять метрополитен и LRT на менее загруженных маршрутах. Это наиболее экономичный вид транспорта для менее востребованных маршрутов как в центре города, так и в пригородных зонах.

Интегрированные транспортные системы, например, метро, LRT и автобусы, должны иметь единые терминалы, скоординированные расписания работы, системы оплаты и информации.

Важный фактор при выборе систем общественного транспорта – это их экологические характеристики и влияние на жизнеспособность городской среды. С этой точки зрения наиболее эффективен электротранспорт (все рельсовые виды транспорта и троллейбусы, за исключением дизельных пригородных поездов). LRT лучше всего подходит для городских улиц, бульваров, площадей, по которым двигаются пешеходы, и для пешеходных зон.

Как не допустить выезд водителей на выделенные полосы общественного транспорта, учитывая российский менталитет?

Наиболее эффективно физическое отделение выделенных полос, например, с помощью бордюров посередине бульваров, по которым курсируют трамваи или LRT. Автобусные полосы также эффективно отделяются с помощью физических препятствий. Если же в качестве границы используется только белая линия, обеспечить защиту труднее всего. Такие автобусные линии действительно становятся выделенными только при постоянном контроле со стороны органов правопорядка. Это дорогостоящее решение, и для предотвращения выезда такси, автомобилей, готовящихся к повороту на перекрестках или встающих под разгрузку, эффективнее и экономичнее всего пользоваться рельсовым транспортом: трамваями или LRT. Речь здесь идет не только о «московском менталитете», но и о логике поведения водителей, которые стремятся занять любую доступную полосу. Примерно так ведут себя водители во всех городах мира.





Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, член Общественной палаты Российской Федерации, член исполнительного комитета Евразийской секции UITP

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин рассматривает два аспекта решения транспортной проблемы московской агломерации:

1. изменение конфигурации сети пригородного железнодорожного сообщения. В настоящее время она представляет собой «звездочку» от Москвы, в то время как в мегаполисах Западной Европы в основном преобладает «сеточная» конфигурация;
2. разделение железнодорожных путей по назначению и скоростным режимам, к примеру, на пригородное и скоростное движение.



Кирилл Янков, директор по экономической политике Фонда «Центр стратегических разработок»; председатель МОО «Союз пассажиров»

По мнению директора по экономической политике Фонда «Центр стратегических разработок» и председателя МОО «Союз пассажиров» Кирилла Янкова, пригородное сообщение за пределами крупных агломераций нерентабельно. Оно требует во много раз больших дотаций, чем автобусные перевозки.

В качестве примера была приведена ситуация в Амурской области. По результатам анализа, проведенного властями региона относительно стоимости дотирования пригородной железнодорожной компании и закупки автобусов для организации пригородных перевозок, второй вариант, то есть автобусная перевозка, оказался втрое дешевле. Аналогичная ситуация характерна для Мурманской области. Пригородное железнодорожное сообщение было прекращено в этом регионе в конце 1990-х годов.

В то же время общей чертой этих двух регионов является взаимозаменяемость пригородных и дальних поездов. По мнению К. Янкова, проблема перевозки пассажиров в местах с небольшой плотностью населения может быть решена не силами пригородного железнодорожного сообщения, а за счет остановки дальнего поезда на малодеятельной станции.



Илья Долматов, директор Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ

Тезис о нерентабельности пригородных пассажирских компаний за пределами крупных агломераций поддержал директор Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий Высшей школы экономики Илья Долматов. Результаты проведенного институтом исследования на предмет стоимости пригородных железнодорожных перевозок показали, что лишь 2 из 26 созданных пригородных компаний являются прибыльными. Это Центральная пригородная пассажирская компания и Московско-Тверская пассажирская компания, имеющие положительные результаты работы ввиду высоких объемов пассажирооборота в московском транспортном узле.

В настоящее время необходимым условием функционирования пригородных пассажирских компаний является наличие государственной поддержки. Она осуществляется по трем направлениям: субсидирование инфраструктуры, компенсация убытков, возникающих вследствие перевозки по тарифу ниже экономически обоснованного уровня, и предоставление льгот определенным категориям пассажиров.

Каждое из этих направлений имеет ограничения объективного и субъективного характера. Компенсация убытков пригородных компаний региональными властями осуществляется не всегда и зачастую с нарушением сроков, а оплата проезда льготных категорий пассажиров перекладывается с федерального бюджета на власти субъектов федерации.

И. Долматов выделил три условия для решения данной проблемы: снижение издержек, увеличение тарифа и увеличение бюджетного субсидирования.

Оптимизация затрат путем сокращения до 30% пригородных поездов позволит вывести этот сектор на безубыточный уровень. Одновременно произойдет сокращение издержек на оплату труда кассиров и контроллеров, хотя эффективность данной меры неочевидна, так как это повлечет рост числа «безбилетников».

Необходимое увеличение тарифа для выхода на безубыточный уровень оценивается на уровне 52%. Вместе с тем потенциал подобной меры весьма ограничен, так как значительный рост тарифа может привести к оттоку пассажиров и увеличению количества безбилетников.

И, наконец, субсидирование должно осуществляться за счет одновременно федерального и регионального бюджетов. Вопрос о целесообразных объемах субсидирования является дискуссионным.

В качестве одного из аргументов в пользу увеличения государственной поддержки приводится опыт развитых стран, где бюджетные дотации пригородному комплексу существенно выше аналогичных показателей в России.



Проблемы субсидирования перевозок и снижения их стоимости актуальны и для авиационного транспорта.

Воздушные перевозки



Роман Гусаров, главный редактор AVIA.RU, эксперт Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации

Главный редактор отраслевого портала AVIA.RU Роман Гусаров положительно оценил деятельность Министерства транспорта Российской Федерации в этом направлении. В качестве примера Р. Гусаров привел программы субсидирования авиаперевозок жителей Дальнего Востока и региональных перевозок в Приволжском федеральном округе.

В рамках реализации первой программы объем дотируемых перевозок в период с 2009 по 2012 год увеличился почти вдвое. Пассажирам компенсируется до 50 процентов стоимости авиаперевозки, постоянно увеличивается список маршрутов.

На субсидирование авиаперевозок в Приволжском федеральном округе предусматривается выделение порядка 600 млн рублей для 114 направлений. Данная мера, по мнению Р. Гусарова, будет способствовать сокращению убытков авиакомпаний на региональных направлениях, многие из которых являются коммерчески несостоятельными.

В части снижения стоимости авиаперевозки Р. Гусаров поддержал следующие инициативы:

1. отмена обязательной перевозки багажа и питания на борту воздушного судна. Данный шаг рассматривается в качестве неотъемлемого условия формирования в России компаний-лоукостеров;
2. введение невозвратных билетов. Это нововведение призвано стимулировать авиаперевозчиков к снижению стоимости услуги, т.к. вследствие отсутствия у пассажира права на возврат авиабилета, издержки авиакомпаний увеличиваться не будут – обязанность возмещать пассажиру стоимость невостребованной им услуги (полностью или частично) отменяется.

Высокоскоростные магистрали

Для России развитие высокоскоростного движения – новый опыт. Это касается и технологий, и организационно-управленческих компетенций, и источников финансирования. Возможность реализации проектов ВСМ за счет федерального бюджета, использования средств Фонда национального благосостояния и Пенсионного фонда требует детальной проработки, в том числе на законодательном уровне.

На форуме проблематика высокоскоростного сообщения ожидаемо вызвала большой резонанс. Участники дискуссии апеллировали к опыту развития ВСМ в странах Западной Европы и Азии, где высокоскоростное движение способствует повышению качества жизни людей, а вложения в инфраструктуру не раз использовались как инструмент преодоления кризисных явлений в экономике.

Традиционно развитию ВСМ большое внимание уделяют Япония, Франция и Германия. Огромный рывок сделан Китаем, программы развития ВСМ реализуют Португалия, Тайвань, Турция и Нидерланды. О создании линий ВСМ заявили США и Бразилия, до последнего времени практически не развивавшие железнодорожные пассажирские перевозки.

Согласно международному опыту развитие ВСМ приводит к улучшению условий бизнеса для компаний, расположенных в зоне тяготения магистралей. Подсчитано, что сокращение времени в пути на один процент увеличивает региональный валовый продукт на 0,2 процента. Это мощный импульс для привлечения частных инвестиций в развитие территорий вокруг станций ВСМ и формирование в городах новых центров экономического роста.





Александр Мишарин, первый вице-президент
ОАО «РЖД», генеральный директор
ОАО «Скоростные магистрали»

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин считает, что положительный эффект от реализации проектов высокоскоростных магистралей в России от Москвы до Петербурга, Екатеринбурга и Сочи почувствуют 90 миллионов граждан, а создание только одной линии Москва-Екатеринбург (проект ВСМ-2) благотворно скажется на качестве жизни 35 миллионов граждан.

Так, в результате строительства ВСМ-2 г. Владимир, через который, как планируется, пройдет новая линия, окажется фактически в одной агломерации с Москвой и Нижним Новгородом, поскольку время в пути по ВСМ до этих центров составит около одного часа.

Другим важным аргументом в пользу развития ВСМ считается его стимулирующее воздействие на смежные отрасли экономики, т.к. оно автоматически влечет за собой большие объемы промышленных заказов. Главным мультипликативным эффектом от строительства ВСМ называется ускоренное развитие высокотехнологичных сегментов машиностроения, в том числе за счет локализации производства подвижного состава, средств автоматизации, элементов транспортной инфраструктуры.



Михаил Дмитриев, президент Фонда
«Центр стратегических разработок»

Влияние ВСМ на экономику регионов подробно осветил президент Фонда «Центр стратегических разработок» Михаил Дмитриев. По его мнению, использовать ВСМ имеет смысл и для организации грузовых контейнерных перевозок. Их объемы на ВСМ-2 «Москва-Екатеринбург» могут быть эквивалентны нынешнему грузопотоку на автомобильной трассе. Перспективным направлением, по мнению М. Дмитриева, может быть запуск на ВСМ скоростных пригородных поездов. Эффект от данного шага отразится на уровне заработной платы живущих в пределах агломераций – она может увеличиться в 1,5 раза.

Значительным препятствием на пути строительства ВСМ является длительный период окупаемости высокоскоростных линий – более 30 лет. Для частного капитала – это весьма критичная составляющая инвестиционного проекта, поэтому государственные вложения в работы по возведению ВСМ оцениваются в 70 процентов от общей стоимости проекта.

В этой связи решение об инвестировании в проекты ВСМ, его методологии и соотношении между государственными и частными вложениями необходимо принимать с учетом всех возможных рисков и неоспоримых фактов, полученных, в том числе, с привлечением профессиональной международной экспертизы.

ИННОВАЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ



Инновации и современные системы управления перевозками на форуме были подробно рассмотрены в контексте развития общественного транспорта, внедрения динамического ценообразования и формирования бренда компаний-перевозчиков.

Электронный билет

В 2013 году ключевым нововведением в организации общественного транспорта Москвы стал единый проездной документ «Тройка».

В его основу легла проверенная временем и доказавшая свою эффективность лондонская система – смарт-карта Oyster. Ежедневно в столице Великобритании используется порядка 8 миллионов таких карт, с их помощью осуществляется до 80% проходов пассажиров через турникеты.

Единый билет на все виды транспорта – безусловное преимущество не только для жителей города, но и многочисленных приезжих, особенно в преддверии и в период проведения крупных международных событий, таких как олимпийские игры или чемпионат мира по футболу. Лондон в этом смысле – весьма показательный пример. Город с успехом справился с организацией пассажирских сообщений в ходе летней Олимпиады 2012 года, а транспортные и инфраструктурные проекты, запущенные в рамках подготовки к этому мероприятию, приносят ощутимый экономический и социальный эффект.

Об опыте внедрения системы Oyster в Лондоне и о возможности применения аналогичного продукта в других мегаполисах в интервью Пассажируму форуму рассказал управляющий директор международной ИТ-компании Cubic Transportation Systems Роджер Кроу.



Cubic: One of Industry Week's "50 Best U.S. Manufacturers" ... ➔

Что стало главным препятствием на пути внедрения системы Oyster в Лондоне?

Как можно предположить, при внедрении такой новой и комплексной системы смарт-карт, как Oyster, возникает много трудностей. Организация «Лондонский региональный транспорт» (преемником которой в 2000 году стала организация «Транспорт для Лондона») отвечала за работу со всеми заинтересованными сторонами и координировала такие виды деятельности, как обучение персонала, внутреннее коммуникации, внутренняя технологическая экспертиза, реализация и маркетинг.

Будучи одним из ведущих членов консорциума TranSys, созданного для реализации проекта Oyster, Cubic была ответственна за поставку системы. Одной из самых больших трудностей стало внедрение системы и одновременное сохранение системы магнитных билетов. Кроме того, на этапе реализации нельзя было закрывать ни одну станцию. Очень важно было создать программу выполнения работ, которая была бы согласована с «Транспорт для Лондона» и реалистична, и при этом подразумевала постепенный, поэтапный подход.

За поэтапным развертыванием функциональных возможностей последовала установка оборудования. Изначально технология карт Oyster была доступна только для сотрудников, которым были выданы новые служебные пропуска, и лишь затем для пассажиров, использующих проездные карточки на определенный период. Важно было суметь обеспечить рост доверия пассажиров по мере постепенного развертывания системы до того момента, когда система Oyster стала узнаваемым брендом с высокой репутацией. Организация «Транспорт для Лондона» на всех этапах полностью контролировала процесс развертывания и внедрения системы карт Oyster.

Почему система называется Oyster?

Маркетинговые команды «Транспорт для Лондона» и TranSys совместно занимались поиском правильного фирменного наименования своей смарт-карты. Было проведено обширное исследование рынка, в результате чего был выработан длинный список возможных фирменных наименований, который впоследствии был сокращен. Название Oyster (англ. устрица) было выбрано в качестве фирменного наименования по следующим причинам:

- Безопасность и ценность (раковина и жемчужина устрицы)
- Оригинальное название (отражающее революцию в сфере покупки и продажи билетов)
- Слово, известное всем, кто говорит на английском языке (любому жителю Лондона легко понимать и использовать такое название)
- Долговечность (название не является «модным», а значит, не устареет)
- Культурно-историческое значение для Лондона (традиция сбора пожертвований в лондонском Ист-Энде в перламутровых костюмах)

Какой-нибудь другой город в мире использует систему Oyster?

Безусловно, множество городов ввели масштабные системы смарт-карт, подобные системе карт Oyster в Лондоне, и компания Cubic является одним из ведущих поставщиков комплексных решений для смарт-карт по всему миру. Примеры использования систем Cubic включают Брисбен, Миннеаполис, Лос-Анджелес, Сан-Диего, Вашингтон, Сан-Франциско и юг Швеции.

В данный момент мы реализуем проекты в Ванкувере, Чикаго и Сиднее. Сиднейская смарт-карта под названием Opal основана на системе Oyster и использует те же устройства считывания, системную инфраструктуру и конфигурацию, что и Oyster в Лондоне. Важная часть разработки карты Opal осуществляется нашей британской командой, которая обладает полными техническими знаниями о системе Oyster и работает в тесном сотрудничестве с коллегами в Сиднее.

Некоторые утверждают, что дизайн карт Oyster устарел. Многие извлекают чип и носят его вместе с ключами. Вы предусматриваете введение каких-либо изменений в дизайн и функциональность билета Oyster в ближайшем будущем?

Мы полагаем, что карта Oyster в обозримом будущем будет выглядеть так, как она выглядит сейчас. Разумеется, окончательное решение остается за организацией «Транспорт для Лондона». В некоторых случаях чип из карты Oyster помещался в другие устройства, например, наручные часы, однако, поскольку большинство людей носят часы на левом запястье, а считывающее устройство находится на правой стороне прохода, то на практике такое использование системы довольно неудобно.

Карта Oyster имеет размер банковской карты, люди привыкли к этому, и ее можно хранить в обычном кошельке или специальном чехле для карты Oyster. Кроме того, карта Oyster, используемая более чем 8 млн. пользователей ежедневно, стала проверенным брендом, а значит, вносить существенные изменения не имеет большого смысла. Вместе с тем, «Транспорт для Лондона» с помощью Cubic уже ввела на всех 8500 лондонских автобусах систему оплаты проезда с помощью кредитных и дебетовых карт (позже в 2013 г. эта система будет расширена для охвата всей транспортной сети города). Таким образом, жители Лондона привыкли к формату карты Oyster – он им подходит.

Как вы думаете, можно ли внедрить систему Oyster в Москве и Санкт-Петербурге? Какие подготовительные мероприятия необходимо проводить в больших городах, чтобы система работала гладко?

Это серьезный вопрос. Если говорить коротко, ответ заключается в том, что в каждом крупном городе, в том числе в России, должна действовать система продажи билетов, которая дает соответствующей транспортной организации важные деловые и технологические преимущества, в том числе уменьшение случаев уклонения от оплаты проезда, снижение расходов на продажу билетов и обеспечение высокого качества обслуживания пассажиров.

Любой крупный город, который рассматривает введение схемы, подобной Oyster, должен все тщательно продумать. Должно быть четкое понимание того, почему вы хотите использовать именно эту систему и как вы аргументируете это свое желание. Лондон ясно представлял себе, чего хотел, и кроме того, у него было четкое экономическое обоснование для введения системы Oyster.

Конечно, очень важно выбрать поставщика, который имеет опыт внедрения крупномасштабных и сложных систем, и при этом хорошо знаком с областью продажи и учета проездных билетов. При этом следует помнить, что его область деятельности далеко не ограничивается поставкой исходной системы, поскольку любая система должна предусматривать возможность расширения – так, чтобы в будущем она могла развиваться с учетом последних достижений в области техники, а также поддерживаться наиболее передовым режимом обслуживания.

Несмотря на все плюсы московской «Тройки», данную систему нельзя назвать идеальной. Для того чтобы проект стал успешным по-настоящему, по мнению ряда экспертов, необходимо выполнить целый ряд условий, в том числе интегрировать билет в систему пригородных поездов, автобусов и маршрутных такси, реализовать возможность приобретения и пополнения электронной карты, обратить внимание на расширение сети продаж.





Туризм и общественный транспорт

В рамках форума была выявлена важная для Москвы и других городов России взаимосвязь билетного меню с туристическими потоками.



Сергей Шпилько, председатель Комитета по туризму и гостиничному хозяйству г.Москвы, президент Российского союза туристической индустрии

По информации председателя Комитета по туризму и гостиничному хозяйству г. Москвы и президента Российского союза туристической индустрии Сергея Шпилько, во многих крупных городах мира организован выпуск билетов на неограниченное количество поездок в течение 1, 3, 5 и даже 7 дней. Для повышения качества транспортного обслуживания туристов было предложено продумать возможность функционирования подобного ассортимента в Москве, а также рассмотреть вариант интеграции проездных документов с билетами в музеи, иные исторические и культурные объекты.

Единый бренд

В рамках форума также было высказано предложение относительно брендинга городского транспорта. Вопрос бренда в транспортной отрасли нельзя назвать новым. Вместе с тем в России внимание к этому важному аспекту общественного восприятия транспорта на порядок ниже, чем во многих развитых странах.



Кирилл Янков, директор по экономической политике Фонда «Центр стратегических разработок»; председатель МОО «Союз пассажиров»

По словам председателя МОО «Союз пассажиров» Кирилла Янкова, в качестве такого системного решения можно взять на вооружение стиль оформления в системе общественного транспорта Лондона. В столице Великобритании городской транспорт пользуется общим — узнаваемым — логотипом, в едином стиле оформлен подвижной состав.

Результатом отсутствия единого подхода по оформлению транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры в российских городах является абсолютно разрозненная палитра цветов и логотипов. Этот фактор оказывает негативное влияние не только на эстетику транспорта, но и на восприятие пассажирами качества транспортных услуг.

Динамическое ценообразование

В 2013 году впервые были применены технологии динамического ценообразования в сегменте железнодорожных перевозок дальнего следования. Соответствующая интеллектуальная система в пилотном режиме была запущена ОАО «Федеральная пассажирская компания». Ее разработчиком стала авторитетная ИТ-компания Sabre International, клиентом которой является авиаперевозчик «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Динамическое ценообразование «доступным» языком:

В день начала продаж (за 45 дней до отправления поезда) билет продается по минимально возможному тарифу. В случае увеличения спроса на поездку в данном поезде тариф возрастает пропорционально количеству заполняемых мест в вагонах.

В случае снижения или неизменного спроса, а также при наличии у конкурирующих перевозчиков более низких цен на билеты, тарифы остаются неизменными вплоть до даты отправления поезда.



Дмитрий Горбатов, начальник управления доходности и программы лояльности ОАО «ФПК»

Эффект от внедрения системы динамического ценообразования на железнодорожном транспорте ощутим. По информации начальника управления доходности и программы лояльности ОАО «ФПК» Дмитрия Горбатова, только за три недели функционирования системы пассажиропоток на поездах пилотного полигона увеличился на 5%, а в купейных вагонах – на 9%.

Динамическое ценообразование можно считать важным и, в определенной степени, этапным шагом по стимулированию спроса на железнодорожные перевозки дальнего следования. Эксперты сошлись во мнении, что с учетом комплексного характера усилий ОАО «ФПК» в этой области, включающих программы лояльности клиентов и повышение клиентоориентированности перевозчика, количество пассажиров, отдающих предпочтение железнодорожному транспорту, будет неуклонно увеличиваться.





Новые бизнес-модели перевозок

Александр Мусловец,
заместитель генерального директора ОАО «ФПК»

Как отметил заместитель генерального директора ОАО «ФПК» Александр Мусловец, коммерческие компании со значительным штатом сотрудников может заинтересовать предложение ОАО «ФПК» по организации специализированных поездов любого класса на любые расстояния для перевозки сотрудников к месту работы.

Для государства и, в частности, для российских регионов может представлять интерес организация движения пассажирских поездов на коммерчески не выгодных, но социально важных маршрутах. Такой опыт имеется у ОАО «ФПК» при организации фирменного поезда № 146/145 «Ингушетия» по маршруту Москва–Назрань. В соответствии с договоренностью между железнодорожным перевозчиком и правительством Ингушетии доходы, выпадающие в результате эксплуатации этого поезда, компенсируются из средств регионального бюджета.

Законодательное регулирование

Ключевым аспектом законодательного регулирования в области пассажирского транспорта на форуме был выбран закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков

Закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков

В марте завершилась многоступенчатая процедура введения в действие нового закона об обязательном страховании ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру. О возможностях, которые предоставляет новая норма всем участникам перевозочного процесса, на форуме рассказали президент «Национального союза страховщиков ответственности» (НССО) Андрей Юрьев и директор Департамента корпоративного страхования компании «ЖАСО» Андрей Локшин.

Во время дискуссий новые нормы не раз подвергались критике как за высокие тарифы – со стороны перевозчиков, так и за низкие – со стороны страховщиков.

Акцент был сделан на преимуществах новых принципов регулирования. Основной принцип заключается в том, что осуществлять деятельность в области обязательного страхования перевозчиков имеют право только те компании, которые являются членами профессионального объединения страховых предложений НССО. Президент НССО А.Юрьев назвал три основные причины в поддержку данного требования:

1. компенсационные выплаты. НССО выступает гарантом выплат потерпевшим даже в случае, когда страховая компания, с которой заключен договор у перевозчика, оказалась не в состоянии отвечать по своим обязательствам;
2. прозрачность этого сегмента страхового рынка, которая достигается путем контроля над выплатами и информационным обменом; между рынком страховщиков и государством. При этом применяются современные инструменты, когда проверка действительности договора может быть осуществлена на веб-сайте НССО любым заинтересованным лицом — пассажиром или надзорным органом.
3. принцип «каждый за каждого», т.е. при отсутствии отделения страховщика в том регионе, где находится потерпевший, он может обратиться к любому из членов НССО.

Из проблем, на которых участники дискуссии заострили внимание, особенно выделяется механизм документального подтверждения полученных при транспортном происшествии повреждений. При обязательном страховании ответственности перевозчика не существует столь же ясной процедуры подтверждения требования о выплате, как, например, в случае с ОСАГО.

Существует обязанность составить акт о происшествии, но его форма не установлена, что может привести к осложнению разбирательства при рассмотрении заявлений на страховые выплаты. Очевидная проблема – страховые компании опасаются потока заявлений от «псевдопострадавших», а пассажиры растерянно пытаются понять, что же им нужно делать для получения положенных средств.

Определенные недоработки страховые компании видят и в процедуре определения стоимости страхования, исходя из выполненной транспортной работы. Несмотря на неплохую идею по определению вознаграждения, на практике возникает серьезное затруднение: компании, и в первую очередь автотранспортные предприятия, зачастую перевозят большее количество пассажиров, чем заявляют официально.

Таким образом, принципы, заложенные в концепции закона, являются важными и необходимыми, однако и сам документ, и порядок его применения нуждаются в доработке.

Нерегламентированные формы документов, по которым пассажир получает право на возмещение, являются лишь одной стороной проблемы. Другая сторона, по мнению участников форума, заключается в недостаточной отлаженности реализуемых Ространснадзором механизмов контроля над работой самих перевозчиков.