



Концепция

**эффективного использования и развития железнодорожных
вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО
"РЖД" до 2015 года***

(утв. ОАО "РЖД" 17 сентября 2008 г. N
15098)

Содержание

[Общие положения](#)

[1. Термины и определения](#)

[2. Основные характеристики текущего состояния железнодорожных вокзалов](#)

[2.1. Обзор существующей системы управления железнодорожными вокзалами и характеристика использования имущества железнодорожных вокзалов](#)

[2.2. Основные экономические характеристики деятельности железнодорожных вокзалов](#)

[2.3. Основные эксплуатационные характеристики железнодорожных вокзалов](#)

[2.4. Основные характеристики качества услуг, комфорта и безопасности на железнодорожных вокзалах](#)

[2.5. Характеристики использования инвестиционно-градостроительного потенциала железнодорожных вокзалов](#)

[2.6. Характеристики правового режима железнодорожного вокзала и входящего в его состав имущества](#)

[3. Анализ современных мировых тенденций развития железнодорожных вокзальных комплексов](#)

[4. Миссия, цели, принципы и механизмы развития железнодорожных вокзалов](#)

[4.1. Миссия Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО "РЖД" в сфере развития железнодорожных вокзалов](#)

[4.2. Цели развития железнодорожных вокзалов](#)

[4.3. Целевая модель железнодорожного вокзала](#)

[4.4. Бизнес-модель развития железнодорожных вокзалов и эффективного использования недвижимого имущества](#)

[4.5. Принципы развития железнодорожных вокзалов](#)

[4.6. Механизмы реализации Концепции](#)

[4.7. Механизмы управления нефинансовыми рисками развития железнодорожных вокзалов](#)

[5. Этапы, задачи и мероприятия, обеспечивающие достижение целей развития железнодорожных вокзалов](#)

[5.1. Первый этап](#)

[5.2. Второй этап](#)

[6. Целевые показатели реализации мероприятий Концепции на период 2008-2015 годы*](#)

[7. Взаимодействие ДЖВ с перевозчиками](#)

[8. Заключительные положения](#)

[Приложение 1 Первоочередные мероприятия по реализации Концепции в 2008 - 2009 гг.](#)

[Приложение 3 Современные мировые тенденции развития вокзальных комплексов](#)

Общие положения

Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД" до 2015 года (далее - Концепция) основывается на положениях Конституции Российской Федерации, законодательства Российской Федерации, посланий Президента России Федеральному Собранию Российской Федерации, [Транспортной стратегии](#) Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегическая программа до 2010 года и основные направления развития ОАО "РЖД" на период до 2015 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, других программных документов, прогнозах социально-экономического развития страны и ее регионов на среднесрочную и более отдаленную перспективу, результатах научных исследований и направлена на реализацию комплекса мероприятий по развитию железнодорожных вокзалов, которые обеспечат безусловное повышение качества и увеличение объема сервисных услуг, комфорт и безопасность пребывания пассажиров на железнодорожных вокзалах, максимальную эффективность использования имущества железнодорожных вокзалов, а также недискриминационный доступ к вокзальной инфраструктуре перевозчиков.

Концепция, объединяя традиционные и новые взгляды на оценку и перспективы развития железнодорожных вокзалов, учитывая усиливающуюся конкуренцию между различными видами транспорта, современное состояние вокзального хозяйства, мировые тенденции в подходах к его управлению и развитию, содержит предложения Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО "РЖД" по системному и комплексному развитию железнодорожных вокзалов, определяет цели и задачи такого развития, а также систему мероприятий, механизмов их реализации и последовательности действий (этапов), обеспечивающих достижение поставленных целей и задач.

1. Термины и определения

С учетом имеющейся терминологической неопределенности в сфере ключевых для железнодорожного вокзального хозяйства понятий, для целей Концепции используются следующие термины и их определения*(1).

Железнодорожный вокзал - элемент железнодорожной инфраструктуры, комплексный объект недвижимости - часть вокзального комплекса и железнодорожной станции (пассажирского остановочного пункта), здание или комплекс зданий и сооружений, расположенных на земельных участках, являющихся федеральной собственностью, состоящих из помещений,

предназначенных для обслуживания потребителей и пользователей, размещения служебного персонала и управления движением поездов.

Вокзальный комплекс - совокупность железнодорожного вокзала и прилегающей к нему территории, объектов, зданий и сооружений, физически, технологически или иным образом связанных с железнодорожным вокзалом и подчиненных единому правовому режиму функционирования и развития.

Многофункциональный транспортно-пересадочный узел - составная часть транспортной сети, объединяющая разные виды транспорта и/или разные транспортные системы для объединения и распределения потоков пассажиров, ключевым элементом которого является железнодорожный вокзал.

Потребители (клиенты) - пассажиры железнодорожного транспорта; посетители железнодорожного вокзала (в том числе провожающие и встречающие пассажиров).

Пользователи - юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые используют площади железнодорожных вокзалов для осуществления предпринимательской деятельности, а также перевозчики, в т.ч. независимые транспортные организации, осуществляющие предпринимательскую деятельность в сфере пассажирских железнодорожных перевозок.

Вокзальная деятельность - деятельность по обслуживанию потребителей и пользователей железнодорожных вокзалов, а также по управлению железнодорожными вокзалами, в т.ч. по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту, содержанию и эксплуатации железнодорожных вокзалов.

функциональная надежность - стабильность, устойчивость и непрерывность всех процессов функционирования железнодорожных вокзалов, в т.ч. связанных с обеспечением транспортной деятельности и обслуживанием пользователей и потребителей.

Комплексная безопасность - личная, профессиональная транспортная экологическая, антитеррористическая безопасность потребителей, пользователей и служащих железнодорожных вокзалов.

Эффективность управления железнодорожными вокзалами - достижение положительного социально-экономического эффекта в результате осуществления деятельности по управлению железнодорожными вокзалами.

Услуги железнодорожных вокзалов - деятельность, направленная на удовлетворение потребностей пользователей и потребителей.

2. Основные характеристики текущего состояния железнодорожных вокзалов

2.1. Обзор существующей системы управления железнодорожными вокзалами и характеристика использования имущества железнодорожных вокзалов

В ходе реализации реформы на железнодорожном транспорте Советом директоров ОАО "РЖД" 3 марта 2006 г. было принято решение о создании филиала в составе ОАО "РЖД" для обеспечения работы железнодорожных вокзалов - Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД" (далее - ДЖВ). С 1 апреля 2007 г. ДЖВ начала свою работу, объединив 16 региональных дирекций железнодорожных вокзалов.

В настоящее время фактическая численность ДЖВ составляет 13176 чел., или 94,8% от штатной численности.

Укомплектованность Дирекции персоналом характеризуются следующими данными:

- руководители - 97% (штат - 881 чел., факт - 855 чел.);
- специалисты - 98% (штат - 1240 чел., факт - 1218 чел.);
- служащие - 102% (штат - 3869 чел., факт - 3939 чел.);
- рабочие кадры - 90% (штат - 7953 чел., факт - 7115 чел.).

Кадровый состав Дирекции достаточно молодой, работники пенсионного возраста составляют лишь 9%.

Количество руководителей в возрасте до 30 лет - 68 чел. (8%), а достигших пенсионного возраста - 50 чел. (6%).

Вместе с тем высшее образование имеют лишь 16% работников Дирекции (2,1 тыс. чел.), из них 676 руководителей (80% от общей численности руководителей), 641 специалист (53%), 533 служащих (14%).

В целом по Дирекции остаются вакантными 20 должностей руководителей, в т.ч. номенклатуры ОАО "РЖД" - 9 должностей, номенклатуры ДЖВ - 11 должностей.

В ведение ДЖВ переданы 323 железнодорожных вокзала, или 6% от общего количества вокзалов российской сети железных дорог, которые обслуживают 83% пассажиров по отправлению в дальнем следовании. Площадь указанных железнодорожных вокзалов составляет около 60% всех вокзальных площадей.

Из 323 железнодорожных вокзалов 47 относятся к внеклассным, 31 - к первому, 106 - ко второму и 133 - к третьему классам. Здания и сооружения в составе объектов недвижимого имущества железнодорожных вокзалов ДЖВ насчитывают 2295 объектов (887 зданий и 1408 сооружений).

Общая площадь железнодорожных вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ, составляет 1 211 602 м².

Остаточная стоимость основных средств железнодорожных вокзалов по состоянию на 1 июля 2008 г. составляет 52134 млн руб.

Использование имущества железнодорожных вокзалов в настоящее время осуществляется по следующим направлениям:

- обслуживание потребителей и пользователей железнодорожных вокзалов (70%);
- размещение железнодорожных и сторонних организаций на безвозмездной основе (15%);
- сдача в аренду (9%).

Следует отметить, что использование имущества железнодорожных вокзалов осуществляется неэффективно. Так, например, не в полной мере реализован потенциал железнодорожных вокзалов по предоставлению пустующих помещений в аренду*(2), а сами процессы управления сдачей в аренду помещений до конца не упорядочены. До настоящего времени в практику управления имуществом железнодорожных вокзалов не внедрены единые принципы обязательного применения рыночной ставки арендной платы*(3) и ее регулярного пересмотра на основании результатов независимой оценки ее размера в соответствующем регионе. Не определены принципы конкурсного отбора арендаторов, учитывающие, в т.ч. предварительную оценку качества представляемых арендаторами услуги их влияния на имидж железнодорожного вокзала. При этом

не проведена полная инвентаризация имущества железнодорожных вокзалов, в т.ч. для целей его коммерческого использования, включая сдачу в аренду.

Кроме того, не обеспечивается активное вовлечение имущества железнодорожных вокзалов в хозяйственный оборот, в т.ч. в инвестиционную деятельность, что во многом обусловлено незавершенностью процессов пообъектной государственной регистрации прав на входящие в производственно-технологические комплексы железнодорожных вокзалов объекты недвижимого имущества.

Таким образом, существующая система управления железнодорожными вокзалами и практика использования имущества не в полной мере реализует имеющийся экономический потенциал железнодорожных вокзалов, что отрицательно сказывается на развитии железнодорожных вокзалов и финансовых результатах деятельности вокзального хозяйства в целом.

2.2. Основные экономические характеристики деятельности железнодорожных вокзалов

Доходы от деятельности железнодорожного вокзального хозяйства за период с апреля по декабрь 2007 г. составили 1445,9 млн руб., что превысило показатели 2006 г. на 29,3%.

В 2007 г. большая часть доходов была получена от сдачи площадей в аренду и хранения багажа (соответственно 35,3 и 15,2%).

Эксплуатационные расходы железнодорожного вокзального хозяйства в 2007 г. составили 4448,92 млн руб., что превысило запланированные на 4,3%. Расходы по прочей деятельности в 2007 г. составили 1053,7 млн руб.

Характеристика вокзальной системы Дирекции приведена в приложении 2 к Концепции.

2.3. Основные эксплуатационные характеристики железнодорожных вокзалов

Здания основной части железнодорожных вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ, построены по типовым проектам, относятся к первой группе капитальности (нормативный срок службы не истек) и представлены традиционными конструктивными решениями и строительными материалами.

За последние 20 лет построено 47 новых железнодорожных вокзалов, при этом 18% вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ, были построены более 100 лет назад. Средний возраст железнодорожных вокзалов составляет 57 лет.

Периодическое освидетельствование технического состояния конструкций и инженерного оборудования в масштабах ДЖВ не выполнялось, поэтому данные о конкретных количественных характеристиках технического состояния каждого железнодорожного вокзала отсутствуют.

Вместе с тем обследование инженерных коммуникаций 40 крупнейших железнодорожных вокзалов, проведенное в соответствии с распоряжением ОАО "РЖД" от 03.11.2006 институтом ОАО "Росжелдорпроект" в IV квартале 2006 г. и в I квартале 2007 г., показало в целом высокую степень физического износа коммуникаций и несущих конструкций, достигающего в отдельных случаях до 50 - 60% (в терминах государственного технического учета износ 60% соответствует категории состояния "ветхое").

В целях выявления потребности в инвестициях для подготовки среднесрочной инвестиционной программы ДЖВ на 2008 - 2010 гг. был проведен оперативный анализ технического состояния железнодорожных вокзалов, который выявил следующее:

1) 48,9% железнодорожных вокзалов (158 из 323) не оснащено оборудованием резервного электропитания;

2) наблюдается крайне низкий уровень обеспеченности железнодорожных вокзалов специальными машинами и оборудованием. Так, например, из имеющихся в наличии в ДЖВ 180 ед. уборочной техники 126 прослужили около 18 лет при среднем сроке службы 10 лет; 22% внутреннего оборудования железнодорожных вокзалов (эскалаторы и лифты) выработали нормативный срок эксплуатации; 38,5% пассажирских платформ требуют капитального ремонта (справка о состоянии пассажирских платформ ДЖВ на 01.01.2008);

3) из 323 железнодорожных вокзалов ДЖВ оборудовано охранно-пожарной сигнализацией (АУПС) только 190 (60%). На 126 (39%) железнодорожных вокзалах необходимо установить систему охранно-пожарной сигнализации вновь, на 28 - требуется провести капитальный ремонт оборудования, на 39 - необходимо провести модернизацию и замену оборудования;

4) системой пожаротушения (АУПТ) оборудованы помещения только на 43 (13%) железнодорожных вокзалах;

5) санитарное состояние части железнодорожных вокзалов не соответствует современным требованиям по минимальному санитарно-гигиеническому уровню.

Таким образом, рассмотрение основных эксплуатационных характеристик железнодорожных вокзалов позволяет сделать следующие выводы:

- в целом по сети железнодорожных вокзалов отсутствует централизованная система управления эксплуатацией, в т.ч. долгосрочное и среднесрочное планирование, отсутствуют единые системы обеспечения безопасности и пожаротушения;

- ремонт осуществляется в отношении небольшой части подвергнувшихся разрушению в результате аварий элементов;

- текущее эксплуатационное состояние отдельных конструктивных элементов железнодорожных вокзалов является критическим;

- объем накопленных ремонтных и аварийных работ (отложенный ремонт) и моральный износ в ряде случаев делают их выполнение экономически нецелесообразным по сравнению с полной заменой конструктивных элементов и инженерного оборудования;

- требует существенного совершенствования система отбора организаций, выполняющих комплекс работ по санитарному содержанию железнодорожных вокзалов, прежде всего в направлениях повышения ответственности подрядных организаций в договорах на оказание услуг и выполнение работ и предъявления более высоких квалификационных требований при их конкурсном отборе;

- объем накопленного износа основных фондов требует привлечения дополнительных источников финансирования для восстановления зданий железнодорожных вокзалов, сооружений и технологических сетей до проектного технико-эксплуатационного состояния.

2.4. Основные характеристики качества услуг, комфорта и безопасности на железнодорожных вокзалах

Массовые опросы пассажиров у железнодорожных касс и в электропоездах пригородного назначения на Ярославском, Курском, Савеловском, Киевском, Ленинградском, Павелецком, Белорусском, Казанском, Рижском вокзалах города Москвы позволили выделить следующие типологизированные группы проблем в области качества услуг, комфорта и безопасности на железнодорожных вокзалах:

- "тарифные", требующие изменений существующих цен (система оплаты услуг камер хранения, носильщиков, комнат отдыха и т.д.);
- "организационные", требующие реализации ряда управленческих мер и работы с персоналом (проведение тренингов, ужесточение контроля, переход на индивидуальное, клиентоориентированное обслуживание и т.д.);
- "маркетинговые", требующие для решения коммуникационномаркетинговых мер (введение единых стандартов предоставления услуг, установка востребованного пассажирами несложного оборудования, повышение информированности пассажиров, исключение "дебрендирующих", искажающих имидж ОАО "РЖД" услуг и т.д.);
- "капитальные", требующие для решения крупных инвестиций в отрасль (реконструкция и капитальный ремонт железнодорожных вокзалов, отдельных инженерных систем и сооружений и т.д.).

Кроме того, многие пассажиры высказались в пользу расширения состава или улучшения качества уже имеющихся услуг по следующим направлениям:

- усиление мер безопасности, введение запретов на пребывание на железнодорожном вокзале лиц без определенного места жительства, попрошайек и т.д.;
- учреждение службы такси ОАО "РЖД" и проката автотранспорта;
- открытие на железнодорожных вокзалах предприятий торговли и общественного питания, работающих под известными средствами индивидуализации (фирменным наименованием, товарным знаком, знаком обслуживания, коммерческим обозначением);

- стандартизация и расширение спектра услуг залов ожидания повышенной комфортности;
- предоставление банковских услуг и услуг беспроводного доступа в Интернет;
- предоставление услуг экспресс-доставки малогабаритных почтовых отправок пассажирскими поездами;
- предоставление услуг бронирования и продажи билетов на другие виды пассажирского транспорта;
- организация размещения в гостиницах при железнодорожных вокзалах и комнатах длительного отдыха;
- предоставление услуг продажи и бронирования билетов на экскурсии и иные культурные мероприятия;
- организация встреч у вагона поезда;
- расширение спектра бытовых и офисных услуг на железнодорожных вокзалах (чистка одежды и обуви, ремонт часов, металлоремонт, услуги телефонной и факсовой связи и т.д.);
- установка на железнодорожных вокзалах автоматических камер хранения с возможностью почасовой оплаты;
- установка автоматов по продаже горячих и холодных напитков, закусок, предметов гигиены, а также платежных терминалов (оплата сотовой связи, коммунальных услуг и т.д.);
- открытие аптечных киосков.

Таким образом, рассмотрение основных характеристик качества услуг, комфорта и безопасности на железнодорожных вокзалах позволяет сделать следующие выводы:

- отсутствие в течение длительного времени корпоративных стандартов обслуживания пассажиров и заинтересованности персонала в поддержании высокого уровня качества предоставляемых услуг сформировало негативные представления о качестве услуг, комфорте и безопасности у пассажиров железнодорожного транспорта и отрицательно сказалось на имидже железнодорожных вокзалов в целом;
- по оценкам пассажиров, происходит определенное улучшение качества обслуживания, комфорта и безопасности, которое требует системной поддержки,

прежде всего по направлению развития дополнительных услуг железнодорожных вокзалов в соответствии с запросами потребителей, расширению их ассортимента и улучшению качества.

2.5. Характеристики использования инвестиционно-градостроительного потенциала железнодорожных вокзалов

Железнодорожный вокзал, оставаясь элементом структуры железнодорожного транспорта, все больше становится компонентом инфраструктуры территорий (городской, региональной), объединяющим как транспортные системы разного типа, так и социальные обслуживающие системы.

Вместе с тем выгодное месторасположение многих железнодорожных вокзалов в центре городов, наличие коммуникаций, в т.ч. потенциально высвобождаемых, значительная пропускная способность железнодорожного вокзала обуславливают его высокий инвестиционный потенциал как объекта недвижимости, создают возможности для развития торговли, общественного питания и иных видов предпринимательской деятельности, основанных на реализации экономического потенциала пассажиропотока и прилегающих территорий.

В настоящее время во многих городах железнодорожный вокзал и прилегающая территория не функционируют как единый структурный комплекс, подчиненный общему режиму использования, что приводит к не полному использованию имеющегося инвестиционного потенциала железнодорожного вокзала.

Отсутствие градостроительных требований к сопряжению различных видов транспорта при застройке привокзальной территории, а также ограничений на осуществление определенных видов деятельности на прилегающих к железнодорожным вокзалам территориях отрицательно влияет на качество обслуживания потребителей и пользователей, ухудшает комфорт (удобство) при получении услуг железнодорожных вокзалов, создает угрозу их безопасности, приводит к увеличению строительных и эксплуатационных затрат.

2.6. Характеристики правового режима железнодорожного вокзала и входящего в его состав имущества

В настоящее время действующее законодательство не содержит определения понятия "железнодорожный вокзал", однако активно использует данный термин, что позволяет выявить отдельные элементы его правового статуса. Так, например, в ст. 4 Федерального закона от 27.02.2003 N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" определено, что "...земельные участки, на которых размещены железнодорожные станции и железнодорожные вокзалы, являются федеральной собственностью".

Анализ положений Федерального закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" позволяет выделить следующие правовые характеристики статуса железнодорожного вокзала:

- железнодорожный вокзал предназначен для обслуживания и/или нахождения в нем пассажиров;
- железнодорожный вокзал должен содержаться в исправном техническом состоянии и соответствовать требованиям строительных и санитарных норм, правил, других нормативных документов;
- железнодорожный вокзал состоит из вокзальных помещений, имеющих в соответствии с нормами технологического проектирования и содержания площади, связанные с обслуживанием пассажиров (железнодорожные билетные кассы, помещения для приема и выдачи багажа, камеры хранения ручной клади, залы ожидания, справочные бюро, комнаты отдыха пассажиров, комнаты матери и ребенка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров);
- железнодорожный вокзал имеет особенности, связанные с правом организаций связи на заключение договоров аренды вокзальных помещений для оказания пассажирам услуг почтовой, телеграфной и телефонной связи на равных с иными лицами основаниях.

На уровне подзаконных нормативных правовых актов (в т.ч. в Правилах перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте*(4)) понятие "железнодорожный вокзал" приравнивается к понятию "станция" и используется прежде всего в связи с регламентацией порядка перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа от и до железнодорожных станций и остановочных пунктов.

Правовой режим использования имущества, составляющего железнодорожный вокзал, в настоящее время установлен Федеральным законом от 27.02.2003 N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" и постановлением Правительства РФ от 06.02.2004 N 57 "Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

В соответствии с указанным постановлением здания, строения, сооружения и помещения производственных участков пассажирского хозяйства включены в перечень объектов имущества ОАО "РЖД", на передачу которых в залог, а также продажу и распоряжение иным образом, влекущим за собой переход права собственности, требуется согласие Правительства РФ.

Земельные участки, на которых размещены железнодорожные вокзалы, являются федеральной собственностью и имуществом, ограниченным в обороте, предоставление которого в частную собственность запрещено. Пользование земельными участками, являющимися федеральной собственностью, на которых размещены железнодорожные вокзалы, осуществляется в порядке, установленном постановлением Правительства РФ от 29.04.2006 [N 264](#) "О порядке пользования земельными участками, являющимися федеральной собственностью и предоставленными открытому акционерному обществу "Российские железные дороги".

В соответствии с указанным [постановлением](#) пользование земельными участками, ограниченными в обороте, осуществляется на основании договора аренды земельного участка на 49 лет, заключаемого Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом (его территориальным органом) с ОАО "РЖД".

Порядок распоряжения недвижимым имуществом железнодорожных вокзалов установлен приказом ОАО "РЖД" от 09.07.2004 N 100 "О порядке управления и распоряжения недвижимым имуществом ОАО "Российские железные дороги".

Следует отметить, что указанный приказ содержит ограниченный перечень видов сделок с недвижимым имуществом, к которым относятся:

- передача имущества в аренду и в безвозмездное пользование;
- заключение инвестиционного договора и договора купли-продажи.

Вместе с тем в случаях, определенных решениями Президента РФ и Правительства РФ, а также решениями ОАО "РЖД", принятыми в установленном уставом ОАО "РЖД" порядке, с недвижимым имуществом ОАО "РЖД" могут совершаться иные сделки, предусмотренные [гражданским законодательством](#) РФ.

Полномочия руководителей филиалов ОАО "РЖД" по принятию решений о совершении сделок ограничены случаями передачи в аренду зданий, строений, сооружений, помещений и территорий, расположенных в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тыс. чел., железнодорожных вокзалов II, III класса, а также не имеющих классности.

Решения о совершении иных сделок принимаются президентом или старшим вице-президентом ОАО "РЖД", в ведении которого находятся вопросы стратегического планирования.

Указанные ограничения значительно удлиняют срок заключения соответствующих договоров, что требует разработки и внесения соответствующих изменений в локальные нормативные акты ОАО "РЖД", способствующих упрощению процедур вовлечения имущества железнодорожных вокзалов в хозяйственный оборот, в т.ч. в инвестиционную деятельность.

Как уже отмечалось, железнодорожный вокзал должен стать частью вокзального комплекса, в который входят все функционально и композиционно взаимосвязанные здания, сооружения и устройства, предназначенные для обслуживания пассажиров и проведения билетных, багажных, почтовых и других операций.

В настоящее время в связи с самостоятельными правовыми режимами железнодорожного вокзала и в большинстве случаев привокзальной территории, которые обусловлены различиями в принадлежности прав на земельные участки под зданиями и сооружениями железнодорожных вокзалов и привокзальными площадями, архитектурно-планировочные решения привокзальных территорий не обеспечивают необходимой взаимосвязи с функционированием железнодорожных вокзалов.

Учитывая тот факт, что вокзальный комплекс зачастую является элементом пересадочного узла и, как правило, городским центром, определяется актуальность формирования многофункциональных пассажирских транспортно-пересадочных узлов (далее - ТПУ) на базе вокзальных комплексов.

Согласно Рекомендациям по проектированию общественно-транспортных центров (узлов) в крупных городах, утв. письмом Госстроя России от 06.03.1997 N 2-13/60, формирование ТПУ обусловлено закономерностями комплексной организации пересадочного процесса.

Взаимное размещение станций, остановочных пунктов, линий, путей и различных транспортных устройств и сооружений, а также других коммуникационных элементов определяет транспортно-планировочную и пространственную организацию пересадочного узла, которая во многом зависит от

конкретных градостроительных условий и места размещения, его архитектурно-планировочной связи с застройкой на прилегающей территории.

Таким образом, рассмотрение характеристик правового режима железнодорожного вокзала и входящего в его состав имущества позволяет сделать следующие выводы:

- отсутствие нормативного закрепления понятия железнодорожного вокзала как объекта недвижимости - части вокзального комплекса, здания или комплекса зданий и сооружений, расположенных на земельных участках, являющихся федеральной собственностью, состоящих из помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров, размещения служебного персонала и обслуживания зданий и сооружений, приводит к невозможности адекватной реализации задач комплексного подхода к развитию железнодорожного вокзала совместно с прилегающей к нему территорией, создает неопределенность в правовом режиме вокзальной деятельности;

- отсутствие в системе правового регулирования ограничений на осуществление видов деятельности на прилегающих к вокзалам территориях, норм и правил сопряжения различных видов транспорта создает угрозу безопасности для пассажиров, оказывает влияние на снижение качества обслуживания потребителей и пользователей, комфорта (удобства) в получении услуг железнодорожных вокзалов.

Одним из направлений совершенствования правового регулирования для целей развития железнодорожных вокзалов как части ТПУ должны стать совершенствование системы технического регулирования и разработка соответствующих технических регламентов.

Нормативное закрепление понятий и основных параметров функционирования ТПУ должно обеспечить взаимосвязанное развитие не только вокзальных комплексов, но и транспортных систем, частью которых они являются, на основе следующих положений:

- обеспечение в рамках ТПУ единых градостроительно-планировочных требований, требований к комплексной безопасности при строительстве, ремонте, капитальном ремонте, обслуживании и эксплуатации любых элементов ТПУ;

- обеспечение приоритета транспортной функции как основной составляющей в функционировании ТПУ;

- введение единого стандарта обслуживания и качества услуг, оказываемых потребителям и пользователям в пределах ТПУ.

3. Анализ современных мировых тенденций развития железнодорожных вокзальных комплексов

Основными тенденциями развития железнодорожных вокзалов, которые можно выделить на основании анализа международного опыта, являются следующие:

1) преобразование традиционных железнодорожных вокзалов в терминалы, координирующие системы транспортных коридоров и обеспечивающие взаимодействие различных видов транспорта на всех территориальных уровнях. Кроме обеспечения всеми необходимыми транспортными услугами пассажиров, терминалы выполняют также функции бизнес- и торгово-развлекательных центров (железнодорожные вокзалы в Берлине, Сеуле, Пекине, Кембридже и т.д.). Широко распространенной практикой является интеграция железнодорожного транспорта с системой городского метро путем размещения платформ метро внутри вокзала;

2) строительство пассажирских терминалов - унифицированных, компактных, учитывающих все современные тенденции транспортных объектов - становится в 21-м в. тенденцией развития и городов, где строятся такие терминалы.

Роль и функции железнодорожных вокзальных комплексов в городе меняются в направлении увеличения значимости железнодорожных вокзалов в жизни города и количества функций, выполняемых ими.

В настоящее время железнодорожные вокзалы все больше выполняют презентационную, имиджевую функцию для города, а их основными функциями становятся:

- усовершенствование инфраструктуры города;
- улучшение транспортной доступности;
- ликвидация конфликта между транспортом и городской средой;
- повышение качества жизни городского населения;

3) происходит активное вовлечение железнодорожных вокзалов в проекты комплексного развития территорий в зоне их влияния, что обусловлено значительными размерами территории, занимаемой железнодорожными вокзалами, и их нахождением в центральной части города, где, как правило, существует дефицит свободных площадей;

4) общемировой тенденцией управления железнодорожными вокзалами является увеличение доли частных операторов железнодорожных вокзальных комплексов.

В европейских и азиатских странах наметилась тенденция интернационализации управления железнодорожными вокзалами.

Например, итальянский оператор GrnadiStazioni (GS) будет управлять железнодорожным вокзалом в Праге на протяжении 30 лет;

5) реконструкция и развитие железнодорожных вокзальных комплексов за рубежом обычно проходят по вертикали или горизонтали и предполагают:

- строительство дополнительных отдельно стоящих объектов;
- пристройку к существующим зданиям, сооружениям;
- пристройку с наземными, подземными переходами, галереями, подземными вестибюлями и т.п.;
- надстройку существующих зданий железнодорожного вокзала;
- постройку подземных этажей;
- удлинение платформ и т.п.;

б) в зарубежной практике управления железнодорожными вокзальными комплексами одним из основных факторов, влияющих на оптимальную организацию коммерческой деятельности на железнодорожных вокзалах, считается такой фактор, как правильная организация пространства. Площади иностранных железнодорожных вокзальных комплексов распределяются по назначению оказываемым услугам в соответствии со следующими принципами.

Кассовые зоны (совместно со справочными, информационными службами) располагаются на наиболее привлекательных с точки зрения близости к основным пассажиропотокам местах - вблизи входов в железнодорожные вокзальные комплексы.

Крупноформатные точки общественного питания располагаются в помещениях вдоль основных пассажиропотоков (в т.ч. вблизи основного входа на железнодорожный вокзал, около входов на перроны), часто в одной зоне концентрируется несколько точек общепита с разными брендами (участок "фуд-корта"). Чаще всего точки общественного питания видно из основного пассажиропотока. В случае если железнодорожный вокзал имеет несколько этажей, точки общественного питания могут быть расположены на втором этаже или в

подвальном этаже, если они нацелены на посетителей торговых площадей, расположенных на данных этажах.

Малоформатные торговые площади располагаются:

- на пути основных пассажиропотоков (например, у входов на железнодорожный вокзал, у входов на эскалаторы, в центре зала);
- вдоль основных пассажиропотоков (например, киоски у стен).

На привлекательных (с точки зрения близости к пассажиропотоку) площадях могут также располагаться зал ожидания, пункты по оказанию первой медицинской помощи, телефонные автоматы, автоматические фотокабины.

На менее привлекательных площадях обычно располагаются залы ожидания повышенной комфортности (для удаления их от шума пассажиропотока), камеры хранения (часто располагаемые в районе перронов).

Успешный опыт развития железнодорожных вокзалов в таких странах, как Великобритания, Германия, США, Франция, Япония и многих других, свидетельствует о глобальном понимании актуальности проблем перехода к коммерциализации железнодорожных пассажирских вокзалов, подчиняя этому целенаправленный процесс по увеличению коммерчески используемых площадей железнодорожных вокзалов и совершенствованию набора оказываемых услуг, напрямую не связанных с перевозочным процессом.

Подробный обзор современных мировых тенденций развития железнодорожных вокзальных комплексов приведен в [приложении 3](#) к Концепции.

4. Миссия, цели, принципы и механизмы развития железнодорожных вокзалов

4.1. Миссия Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО "РЖД" в сфере развития железнодорожных вокзалов

С учетом концептуальных положений [Транспортной стратегии](#) России, Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, иных программно-стратегических документов, определяющих основные направления развития железнодорожного транспорта Российской Федерации, места и роли ДЖВ ОАО "РЖД" в их реализации, а также на основе анализа текущего состояния железнодорожных вокзалов и обобщения мирового опыта их развития, миссией ДЖВ в сфере развития железнодорожных вокзалов является обеспечение функциональной надежности, комплексной безопасности, качества предоставляемых пользователям и клиентам услуг и эффективности управления текущей деятельностью и развитием железнодорожных вокзалов.

4.2. Цели развития железнодорожных вокзалов

Целями развития железнодорожных вокзалов являются:

- достижение соответствующего мировым стандартам качества обслуживания потребителей и пользователей на основе гарантированного обеспечения широкой номенклатуры предоставляемых услуг с учетом потребностей разных категорий потребителей, в т.ч. с ограниченными возможностями, а также создание комфортной внутренней среды железнодорожного вокзала с заданными характеристиками микроклимата и доступной для восприятия информационной среды;

- обеспечение устойчивого функционирования вокзальных комплексов за счет достижения стабильно высокой технической и технологической надежности

железнодорожных вокзалов, максимально возможного уровня рентабельности и экономической эффективности их деятельности при условии неразрывности технологического процесса обслуживания клиентов пассажирских перевозок;

- обеспечение комплексной безопасности потребителей, пользователей и служащих железнодорожных вокзалов в соответствии с требованиями законодательства РФ о транспортной безопасности;
- повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта Российской Федерации на основе комплексного развития сети железнодорожных вокзалов как части транспортной инфраструктуры, создания на базе существующих вокзалов многофункциональных ТПУ, являющихся неотъемлемым компонентом транспортной инфраструктуры страны;
- повышение коммерческого и инвестиционно-градостроительного потенциала железнодорожных вокзалов, достижение максимальной экономической эффективности использования входящего в их состав имущества, в т.ч. за счет вовлечения его в хозяйственный оборот и использования механизмов государственно-частного партнерства.

4.3. Целевая модель железнодорожного вокзала

Целевой моделью железнодорожного вокзала в соответствии с Концепцией является железнодорожный вокзал:

- соответствующий установленным нормативно-техническими документами характеристикам технической и эксплуатационной надежности;
- обеспечивающий соответствующие мировым стандартам объем и качество предоставляемых потребителям и пользователям услуг;
- в максимальной степени использующий свой инвестиционный потенциал для обеспечения рентабельности вокзальной деятельности;
- развивающийся как ключевой элемент многофункционального ТПУ, насыщенный разнообразными объектами обслуживания (торговли, медицины, общественного питания, развлечений, телекоммуникаций и т.п.) и привлекающий в связи с этим альтернативные инвестиционные средства;
- представляющий собой территорию комплексной безопасности;

- подчиненный единому правовому режиму функционирования и развития, в т.ч. градостроительного и технического регулирования, предусмотренного для вокзального комплекса, а также для ТПУ;

- служащий основой для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в условиях увеличивающейся конкуренции между различными видами транспорта в сфере пассажирских перевозок;

- обеспечивающий равный недискриминационный доступ к своим услугам как для потребителей, так и для пользователей вокзальной железнодорожной инфраструктуры 24 часа в сутки.

4.4. Бизнес-модель развития железнодорожных вокзалов и эффективного использования недвижимого имущества

Бизнес-модель развития железнодорожных вокзалов и эффективного использования недвижимого имущества определяется руководством ДЖВ самостоятельно по каждому из железнодорожных вокзалов и предполагает увеличение доходной части вокзальной деятельности и привлечение альтернативных инвестиционных средств на взаимовыгодных условиях за счет:

1) самостоятельного (и/или с привлечением на конкурсной основе иных лиц) оказания потребителям новых видов услуг на железнодорожных вокзалах по номенклатуре и стандартам, предусмотренным Концепцией, в т.ч.:

а) на внеклассных железнодорожных вокзалах, а также железнодорожных вокзалах первого класса - услуг зала повышенной комфортности, услуг сервис-центров (включая экскурсионные услуги, бронирование гостиниц), услуг носильщиков, услуг игровых комнат для детей, услуг предприятий торговли и сетевых предприятий быстрого питания, банковских услуг (в т.ч. позволяющих оплачивать коммунальные услуги и услуги мобильной связи), услуг телефонии и беспроводного доступа в Интернет, услуг экспресс-доставки малогабаритных почтовых отправок пассажирскими поездами, услуг бронирования и продажи билетов на другие виды транспорта, услуг заказа такси (возможно, с использованием специально привлекаемой на конкурсной основе и работающей с использованием средств индивидуализации ОАО "РЖД" службы такси), услуг проката автотранспорта, услуг продажи билетов на культурно-массовые мероприятия, услуг мелкого бытового ремонта и аптечного обслуживания;

б) на железнодорожных вокзалах второго и третьего класса - услуг носильщиков, услуг телефонии и беспроводного доступа в Интернет, услуг экспресс-доставки малогабаритных почтовых отправок пассажирскими поездами, услуг мелкого бытового ремонта;

2) оказания платных услуг пользователям железнодорожных вокзалов, в т.ч. независимым транспортным организациям, осуществляющим предпринимательскую деятельность в сфере железнодорожных перевозок;

3) вовлечения в хозяйственный оборот неиспользуемого или используемого не по назначению имущества (не связанного с обеспечением функциональной надежности железнодорожных вокзалов, не относящегося к производственным участкам пассажирского хозяйства, а также не имеющего особого оборонного и мобилизационного значения) на основе:

а) передачи имущества за плату во временное владение и пользование или временное пользование (заключения договоров аренды по итогам прозрачных и недискриминационных конкурсов по выбору арендаторов с учетом деловой репутации, оценки качества представляемых арендаторами услуг потребителям и их влияния на имидж железнодорожного вокзала, на основании независимой оценки рыночного размера арендной платы и обязательного включения в договоры аренды условий о ее ежегодном пересмотре);

б) передачи имущества доверительному управляющему на определенный срок в доверительное управление в интересах учредителя управления или указанного им лица (заключения договоров доверительного управления);

в) заключения иных договоров, предусмотренных действующим законодательством, а также договоров, в которых содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами (заключения смешанных договоров);

4) реализации проектов государственно-частного партнерства, в т.ч. в формах получения государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда РФ для реализации инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение;

5) реализации девелоперских проектов комплексного развития территорий в зоне влияния железнодорожных вокзалов, а также создания на базе железнодорожных вокзалов многофункциональных ТПУ с участием органов государственной власти РФ, субъектов РФ, органов местного самоуправления, стратегических партнеров, инвесторов и кредиторов, в т.ч. на основе:

- механизмов проектного финансирования, в которых гарантией возврата кредитов служит не доля в праве на ТПУ, а часть финансовой прибыли от его коммерческой эксплуатации;

- специально создаваемых совместных предприятий в предусмотренных действующим законодательством организационно-правовых формах для осуществления необходимых сделок, в т.ч. займа необходимых средств, приобретения определенных прав долгосрочной аренды и собственности, лицензий или иных обязательств, необходимых для реализации соответствующего девелоперского проекта.

Схемы взаимоотношений сторон при реализации бизнес-моделей приведены в приложении 5 к Концепции.

4.5. Принципы развития железнодорожных вокзалов

Принципами развития железнодорожных вокзалов являются:

1) обеспечение удовлетворения потребностей пользователей железнодорожных вокзалов в современной, надежной и безопасной транспортной инфраструктуре, а также в качественном обслуживании (принцип клиентоориентированности развития);

2) комплексный подход к развитию железнодорожного вокзала совместно с прилегающей к нему территорией не только как части транспортной инфраструктуры, но и как неотъемлемого компонента городской среды, согласованный с качеством и темпами ее развития (принцип комплексности развития);

3) обеспечение баланса интересов потребителей и пользователей услуг железнодорожных вокзалов, органов государственной власти Российской Федерации, субъектов РФ, органов местного самоуправления, ОАО "РЖД" и иных хозяйствующих субъектов в целях консолидации усилий для достижения целей и задач Концепции (принцип сбалансированности развития);

4) уникальность каждого железнодорожного вокзала как объекта, обладающего своим инвестиционным потенциалом, архитектурными, градостроительными и технологическими возможностями (принцип уникальности развития);

5) повышение доходности от реализации товаров и услуг на железнодорожных вокзалах без нарушения функциональной надежности и безопасности их

функционирования, а также снижения потенциала их развития (принцип эффективности).

4.6. Механизмы реализации Концепции

Механизмами реализации Концепции выступает комплекс организационно-управленческих, инженерно-технических, финансово-экономических и нормативно-правовых мер, направленных на совершенствование следующих важнейших процессов и параметров функционирования железнодорожных вокзалов:

- методы и технологии управления, эксплуатации и оказания информационных услуг;
- комфорт, дружелюбность и эстетичность социальной и культурной среды;
- комплексная безопасность на железнодорожных вокзалах;
- экономическая эффективность управления комплексом имущества железнодорожных вокзалов за счет развития коммерческих и градостроительных составляющих;
- нормативно-правовая основа управления железнодорожными вокзалами (вокзальной деятельности), а также правовой режим вокзального комплекса.

4.7. Механизмы управления нефинансовыми рисками развития железнодорожных вокзалов

Концепция исходит из необходимости управления нефинансовыми рисками при развитии железнодорожных вокзалов в рамках общей планомерной работы по оптимизации нефинансовых рисков, которую ОАО "РЖД" реализует с начала своей деятельности.

Для целей Концепции под нефинансовыми рисками понимается возможность наступления событий с отрицательными для развития и эффективного управления железнодорожными вокзалами последствиями.

Управление нефинансовыми рисками при развитии железнодорожных вокзалов базируется на:

- определении групп нефинансовых рисков и их содержания;
- выявлении перечня заинтересованных лиц по каждой из групп нефинансовых рисков;
- реализации мер, обеспечивающих активное участие представителей всех заинтересованных лиц в обсуждении решений, связанных с развитием и эффективным использованием железнодорожных вокзалов.

Ключевыми рисками для развития и эффективного использования железнодорожных вокзалов являются:

- отраслевые риски, связанные с возможной утратой железнодорожным хозяйством способности в полной мере выполнять свои инфраструктурные функции;
- производственные риски, связанные с износом оборудования и основных производственных фондов железнодорожных вокзалов, их эксплуатацией в предельно допустимых режимах, а также возможностью ошибки оперативного персонала;
- риски государственного регулирования, связанные с изменением объемов пассажирских перевозок, в т.ч. со снижением пассажирооборота из-за повышения тарифов и возможного переключения пассажиров на альтернативные виды транспорта;
- корпоративные риски, связанные со структурными преобразованиями на железнодорожном транспорте в целом и пассажирском комплексе в частности;
- экологические риски, связанные с негативным воздействием вокзальной деятельности на окружающую среду;
- социальные риски, связанные с социальной ответственностью ДЖВ и ОАО "РЖД" в целом;
- репутационные риски, связанные с последствиями вокзальной деятельности для имиджа ДЖВ и ОАО "РЖД";
- иные риски, обусловленные поведением ключевых заинтересованных сторон, представляющих деловое и социальное окружение для ДЖВ и ОАО "РЖД" в целом.

Механизмами управления указанными выше нефинансовыми рисками при развитии железнодорожных вокзалов являются:

1) механизм уклонения от риска, означающий, что ДЖВ будет воздерживаться от шагов и деятельности, реализация которых может привести к появлению негативных последствий значимого уровня. Механизм уклонения от риска будет использоваться ДЖВ при отсутствии иного варианта реакции ОАО "РЖД", способного понизить вероятность или последствия наступления негативных событий;

2) механизм сокращения риска, выражающийся в проведении ДЖВ действий, направленных на уменьшение вероятности или последствий риска. Данный механизм базируется на принятии ДЖВ текущих оперативных решений, направленных на изменение природы возникновения самого риска. В частности, для сокращения рисков ДЖВ намерено изучать мнение заинтересованных лиц и осуществлять взаимодействие с ними в форме диалогов, переговоров, совещаний, опросов, общественных слушаний и других инструментов коммуникации, способствующих повышению эффективности взаимодействия. В контексте сокращения рисков ДЖВ намерено проводить взвешенную финансовую политику, один из основных инструментов которой - реализация программ снижения производственных издержек. Кроме того, будет осуществляться прогнозирование социальных последствий роста железнодорожных тарифов с привлечением для такого анализа ведущих независимых научных организаций. Самостоятельными формами реализации механизма сокращения рисков станут также приоритетное завершение проектов реконструкции и восстановления функциональной надежности железнодорожных вокзалов, построение комплексной системы безопасности, а также реализация иных мероприятий, предусмотренных Концепцией;

3) механизм разделения (диссипации) риска, состоящий в снижении степени влияния риска путем привлечения партнера, создания различных отраслевых ассоциаций, совместных предприятий, обмена долями в капиталах, привлечения нового акционера, способного направить имеющиеся ресурсы на совместное управление риском. Ключевыми направлениями реализации данного механизма должны стать выделение наиболее рискованных направлений деятельности по развитию железнодорожных вокзалов в обособленные самостоятельные подразделения с локализацией рисков в таких предприятиях, а также страхование рисков;

4) механизм принятия риска, заключающийся в отсутствии каких-либо действий ДЖВ, направленных на снижение вероятности и последствий реализации событий риска. Данный механизм будет использоваться ДЖВ только при условии значительного превышения стоимости работ по снижению влияния риска на процесс развития и управления железнодорожными вокзалами по сравнению с

последствиями реализации негативного события, в т.ч. за счет нахождения состояния параметров риска, близкого к желаемым.

5. Этапы, задачи и мероприятия, обеспечивающие достижение целей развития железнодорожных вокзалов

Реализация Концепции осуществляется поэтапно с учетом ежегодной корректировки программы мероприятий исходя из оценки промежуточных результатов.

Источниками финансирования мероприятий являются средства ОАО "РЖД", а также альтернативные инвестиционные средства, привлекаемые в результате реализации предусмотренных [разделом 4.4](#) Концепции бизнес-моделей развития и использования железнодорожных вокзалов.

5.1. Первый этап

Первый этап реализации Концепции охватывает 2008 - 2012 гг. и преследует следующие цели:

- приведение зданий, помещений, инженерных и технологических сетей железнодорожных вокзалов, находящихся в Москве и Санкт-Петербурге, а также в городах с населением свыше 0,2 млн чел., в технически исправное состояние с учетом устранения накопившегося морального и физического износа;

- повышение эффективности управления имущественным комплексом железнодорожных вокзалов и достижение стабильно высоких показателей рентабельности вокзальной деятельности;

- создание условий для подготовки и реализации инвестиционно-строительных проектов комплексного развития территории в зоне влияния железнодорожного вокзала, а также трансформация (или строительство) железнодорожных вокзалов в многофункциональные пассажирские ТПУ.

В ходе первого этапа реализуются следующие мероприятия:

1. Формирование актуальной базы данных об организационно-правовых и экономических, технических, характеристиках железнодорожных вокзалов, включая:

- проведение комплексной технической инвентаризации объектов недвижимого имущества, входящего в состав железнодорожных вокзалов;

- завершение процессов постановки на государственный кадастровый учет земельных участков под объектами недвижимости, входящими в состав железнодорожных вокзалов;

- завершение процессов пообъектной государственной регистрации прав на объекты недвижимого имущества железнодорожных вокзалов, входящие в состав производственно-технологических комплексов, а также на земельные участки;

- сбор систематизированной информации об организационно-правовых, экономических, технических характеристиках железнодорожных вокзалов и консолидация их в ДЖВ;

- разработку и внедрение информационной системы "Электронный паспорт железнодорожного вокзала", включающей в себя реестры информации об общих, технических, эксплуатационных, функциональных, инвестиционных, градостроительных характеристиках железнодорожных вокзалов, а также об основных показателях его хозяйственной деятельности.

2. Выполнение в полном объеме восстановительного ремонта и обеспечение эксплуатационной надежности железнодорожных вокзалов, находящихся в Москве и Санкт-Петербурге, а также в городах с населением свыше 0,2 млн чел., включая:

- первоочередную ликвидацию аварийных и предаварийных ситуаций;

- плановое восстановление технической надежности инфраструктуры железнодорожных вокзалов (и их элементов) за счет реализации программ реконструкции и модернизации и снижения уровня отложенного ремонта железнодорожных вокзалов;

- создание специальной группы стратегического планирования для подготовки и контроля реализации планов восстановления железнодорожных вокзалов в рамках ДЖВ, оценки экономической целесообразности выполнения восстановительного ремонта по сравнению с заменой или модернизацией конкретных конструктивных элементов и инженерного оборудования;

- организацию стабильного и достаточного финансирования ремонтных и восстановительных работ, объективно соответствующего имеющимся потребностям.

3. Повышение уровня комплексной безопасности потребителей, включая:

- разработку программы по ключевым направлениям обеспечения безопасности на железнодорожных вокзалах, в том числе от террористических и техногенных угроз, а также угроз личной безопасности потребителей;
- создание систем автономного жизнеобеспечения (бесперебойного технологического функционирования) на железнодорожных вокзалах;
- обязательное размещение на железнодорожных вокзалах правоохранительных органов (милиция), медицинских пунктов;
- внедрение комплексных автоматизированных систем безопасности, в т.ч. пожаротушения, видеонаблюдения;
- введение системы регулярного мониторинга уровня комплексной безопасности по каждому из железнодорожных вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ, и в целом по системе железнодорожных вокзалов;
- внедрение механизмов воздействия на административно-управленческий персонал железнодорожных вокзалов в зависимости от результатов оценки и мониторинга уровня комплексной безопасности.

4. Повышение доступности, качества и объема услуг на железнодорожных вокзалах, включая:

- разработку маркетинговой стратегии, в т.ч. определение целевых потребителей услуг, разработку требований и рекомендаций к комплексу, качеству и формату предоставления услуг, разработку комплекса мер по продвижению услуг;
- обустройство железнодорожных вокзалов для обслуживания потребителей с ограниченными физическими возможностями;
- разработку и внедрение стандартов качества услуг и обслуживания потребителей и пользователей, а также среды их пребывания, обеспечивающих, помимо предусмотренных действующим законодательством (билетное обслуживание, прием и выдача багажа, камеры хранения ручной клади, залы ожидания, справочные бюро, комнаты отдыха пассажиров, комнаты матери и ребенка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров), дополнительный набор услуг, предусмотренный [разделом 4.4](#) Концепции;
- внедрение систем информационного обеспечения железнодорожных вокзалов с применением современных информационных технологий и оборудования;
- формализацию номенклатуры и параметров качества оказываемых услуг на основе отраслевых нормативов ОАО "РЖД", предусматривающих внедрение

международных стандартов системы менеджмента качества ISO 9001 и сертификацию качества услуг в авторитетных отечественных и зарубежных органах.

5. Создание организационно-методической и нормативно-правовой основы для эффективного функционирования и развития железнодорожных вокзалов, включая:

- разработку программы мероприятий по реализации Концепции на 2009-2015 гг.;

- разработку нормативно-методической базы, в т.ч. для привлечения инвестиций в развитие железнодорожных вокзалов с использованием инструментов доверительного управления, долгосрочной аренды, а также для реализации инвестиционных проектов преобразования железнодорожных вокзалов в многофункциональные ТПУ;

- разработку и совершенствование нормативно-правовой базы, в т.ч. регламентирующей строительство, реконструкцию и эксплуатацию железнодорожных вокзалов и прилегающих к ним территорий как ключевого элемента вокзального комплекса, обеспечивающей доступность и безопасность для пассажиров, устанавливающей принципы взаимосвязи различных видов транспорта, вводящей единый правовой режим осуществления видов деятельности в зданиях железнодорожного вокзала и прилегающих к ним территориях;

- разработку и принятие специального технического регламента для деятельности, осуществляемой в рамках ТПУ, включающего в себя обязательные требования к процессам безопасного осуществления всех видов деятельности на каждом из элементов ТПУ, в т.ч. определение разрешенных видов деятельности;

- закрепление на нормативном уровне требований к проектированию ТПУ на базе железнодорожного вокзала, включающих терминологию, градостроительно-транспортную классификацию и типологию, функциональное зонирование территории с определением объемов каждой зоны в зависимости от класса, типа узла и других факторов;

- разработку и принятие методических рекомендаций о порядке разработки и утверждения градостроительной документации при осуществлении реконструкции и строительства железнодорожного вокзала как ключевого элемента транспортного узла, а также методических рекомендаций по проектированию и функциональному зонированию железнодорожных вокзалов и других сооружений, связанных с обслуживанием потребителей и пользователей;

- разработку технико-экономического обоснования создания на базе имущества железнодорожных вокзалов дочерних акционерных обществ ОАО "РЖД",

включающего оценку целесообразности и экономической эффективности такого создания;

- участие в разработке типового технологического процесса работы железнодорожных вокзалов.

6. Совершенствование управления железнодорожными вокзалами, повышение экономической эффективности вокзальной деятельности и привлечение альтернативных средств, включая:

- разработку и внедрение передовых моделей управления, использующих современные инструментальные средства управления бизнес-процессами, в т.ч. посредством разработки регламентов управления по типовым группам железнодорожных вокзалов, региональных дирекций (с учетом региональных особенностей) и ДЖВ в целом;

- разработку и внедрение системы стратегического управления недвижимым имуществом железнодорожных вокзалов, основанной на оперативной информационной базе данных "Электронный паспорт железнодорожного вокзала", в т.ч. по направлениям определения состава и качества предоставляемых услуг, оптимизации процессов эксплуатации объектов недвижимости, нового строительства, капитального ремонта, реконструкции и модернизации активов;

- внедрение в систему управления железнодорожными вокзалами современных информационных технологий, в т.ч. системы оперативного управления, функционирующей в структуре ДЖВ как специальный территориально-распределенный центр по информационному обеспечению всех процессов управления железнодорожными вокзалами;

- реализацию мероприятий по внедрению единой методологии оценки рыночной стоимости арендной платы для целей сдачи в аренду помещений железнодорожных вокзалов и внедрение принципов конкурентного отбора потенциальных арендаторов по итогам прозрачных и недискриминационных конкурсов с учетом деловой репутации, оценки качества предоставляемых арендаторами услуг потребителям и их влияния на имидж железнодорожного вокзала, на основании независимой оценки рыночного размера арендной платы и обязательного включения в договоры аренды условий о ее ежегодном пересмотре;

- реализацию предусмотренных [разделом 4.4](#) Концепции бизнес-моделей развития и использования железнодорожных вокзалов;

- разработку и внедрение типовых стандартизованных технологий на всех железнодорожных вокзалах, находящихся в ведении ДЖВ (реновация и модернизация, реконструкция, оказание услуг, эксплуатация, управление хозяйственной деятельностью), путем реализации "пилотных" проектов;

- повсеместное внедрение на железнодорожных вокзалах природоохранных технологий и технологий ресурсосбережения;
- разработку проектов комплексного развития железнодорожного вокзала и прилегающей территории - зоны влияния, а также создания на базе железнодорожных вокзалов многофункциональных пассажирских ТПУ различного значения (федерального, регионального, местного) и привлечение на этой основе дополнительных инвестиционных средств;
- разработку и внедрение ключевых показателей эффективности вокзальной деятельности и управленческого персонала железнодорожных вокзалов;
- разработку и внедрение системы непрерывного повышения квалификации персонала ДЖВ.

В результате реализации мероприятий первого этапа к концу 2012 г. будут:

- повышена финансово-экономическая эффективность вокзальной деятельности, при этом она выйдет на стабильно высокие показатели рентабельности;
- обеспечено в целом восстановление технико-эксплуатационного состояния железнодорожных вокзалов, находящихся в Москве и Санкт-Петербурге, а также в городах с населением свыше 0,2 млн чел., до соответствующего требованиям нормативно-технической документации уровня;
- реализована программа реконструкции, модернизации и строительства новых вокзалов;
- создана и использоваться актуальная база данных об организационно-правовых, экономических и технических характеристиках железнодорожных вокзалов;
- внедрена система стратегического планирования оказания услуг, эксплуатации и расширения комплекса имущества железнодорожных вокзалов;
- завершены процессы пообъектной государственной регистрации прав на объекты недвижимого имущества железнодорожных вокзалов, входящие в состав производственно-технологических комплексов, а также на земельные участки;
- внедрена система оценки эффективности процессов оказания услуг потребителям и пользователям;
- внедрена информационно-аналитическая система оперативного управления железнодорожными вокзалами в форме территориально распределенного информационного центра;

- разработан комплекс градостроительной документации развития вокзальных комплексов в соответствии с утвержденными инвестиционными проектами;
- функционировать постоянно действующий учебно-методический центр повышения квалификации персонала по новым направлениям;
- создана единая современная система оказания основных (оплачиваемых перевозчиками в составе "вокзальной составляющей" тарифов) и дополнительных услуг на всех вокзалах по единым стандартам;
- завершено в основном формирование нормативно-правовой основы деятельности железнодорожного вокзала как части вокзального комплекса или многофункционального ТПУ, элементы которого подчинены общему правовому режиму функционирования и развития, в т.ч. градостроительного;
- разработан поэтапный план создания на основе железнодорожных вокзалов сети современных соответствующих мировым стандартам многофункциональных пассажирских ТПУ и реализованы совместные с субъектами РФ "пилотные" проекты по модернизации и строительству ТПУ на базе железнодорожных вокзалов.

5.2. Второй этап

Второй этап реализации Концепции охватывает период с 2012 по 2015 г. и преследует следующие цели:

- приведение зданий, помещений, инженерных и технологических сетей всех железнодорожных вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ, в технически исправное состояние с учетом устранения накопившегося морального и физического износа;
- реализация инвестиционно-строительных проектов комплексного развития территорий - зон влияния железнодорожных вокзалов и создания многофункциональных пассажирских ТПУ, ключевым элементом которых станет железнодорожный вокзал, который в зависимости от вида дополнительных оказываемых услуг может быть центром различной направленности (от общественно-делового, культурного до развлекательного или сочетающего в том или ином соотношении все указанные элементы).

В ходе второго этапа будут реализованы:

- полномасштабное внедрение технологий и подходов, отработанных на "пилотных" проектах;

- выполнение в полном объеме восстановительного ремонта и обеспечение эксплуатационной надежности железнодорожных вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ;
- инвестиционно-строительные проекты в соответствии с программой развития железнодорожного вокзала в рамках вокзального комплекса совместно с прилегающей территорией и создания многофункциональных пассажирских ТПУ;
- совершенствование системы управления многофункциональными ТПУ, в т.ч. за счет создания акционерных обществ;
- привлечение инвестиций для развития железнодорожных вокзалов.

В результате реализации мероприятий второго этапа будут:

- обеспечено в целом восстановление технико-эксплуатационного состояния железнодорожных вокзалов, находящихся в ведении ДЖВ, до соответствующего требованиям нормативно-технической документации уровня;
- снижен износ основных фондов до 23%;
- обеспечено широкомасштабное привлечение альтернативных инвестиционных средств;
- обеспечено совершенствование сетевого принципа развития вокзальных комплексов;
- созданы объекты транспортной инфраструктуры с учетом новых инновационных технологий строительства железных дорог, современных типов скоростного железнодорожного и других видов транспорта.

6. Целевые показатели реализации мероприятий Концепции на период 2008-2015 годы*

Показатели	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Доходы на 1 пассажира, руб.	13,77	17,21	21,33	25,30	28,93	31,47	31,68

Расходы на 1 пассажира, руб.	12,62	13,65	14,91	16,06	17,15	18,34	18,55
Доходы на 1 м ² вокзальных площадей, руб.	6182	7829	9806	11776	13 610	14 963	15 244
Расходы на 1 м ² вокзальных площадей, руб.	5665	6207	6854	7478	8069	8720	8926
Доходы на 1 работника ДЖВ, тыс. руб.	537	680	852	1023	1182	1300	1324
Расходы на 1 работника ДЖВ, тыс. руб.	492	539	595	650	701	757	775

* Все расчеты сделаны в реальных ценах 2008 г. без учета поправки на инфляцию.

Объем требуемых инвестиций на модернизацию, реновацию и реконструкцию железнодорожных вокзалов до 2015 г. составит 28,1 млрд руб. (в номинальных ценах с учетом инфляции по данным Минэкономразвития России).

При этом предполагается, что доля привлеченных сторонних инвестиций составит 70% объема требуемых инвестиций.

7. Взаимодействие ДЖВ с перевозчиками

Концепция не предусматривает изменения существующей договорной системы взаимодействия вокзальной инфраструктуры с перевозчиками, в т.ч. независимыми транспортными организациями, осуществляющими предпринимательскую деятельность в сфере пассажирских железнодорожных перевозок,

предусмотренной Регламентом взаимодействия Дирекции железнодорожных вокзалов с Федеральной пассажирской дирекцией, железными дорогами, Главным вычислительным центром и перевозчиками (утв. ОАО "РЖД" 08.05.2007).

В случае принятия решения о создании на базе имущества железнодорожных вокзалов акционерного общества в рамках реформирования ОАО "РЖД" взаимодействие с перевозчиками по использованию вокзальной инфраструктуры будет осуществляться на недискриминационной основе в соответствии с договорами, заключаемыми таким акционерным обществом.

8. Заключительные положения

Реализация мероприятий, предусмотренных Концепцией, направленных на создание сети вокзалов нового образца - высокотехнологичных многофункциональных пассажирских ТПУ, реализующих в полной мере транзитный потенциал, обеспечивающих высокий уровень оказываемых услуг и создающих комфортную среду для пассажиров и организации высокоэффективного бизнеса, приведет к формированию позитивного имиджа железнодорожных вокзалов, увеличению рыночной капитализации ОАО "РЖД" и росту конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Комплексное развитие железнодорожных вокзалов совместно с прилегающими территориями обеспечит совершенствование инфраструктуры города, улучшение транспортной доступности, ликвидацию конфликта между транспортом и городской средой и создаст условия для роста городской и региональной экономики, что в конечном итоге позволит решить задачу радикального повышения эффективности экономики РФ.

Предусмотренные Концепцией мероприятия учитывают положения Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте (утв. постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 N 384), в т.ч. предполагающие различные сценарии, сроки и интенсивность реформирования отдельных элементов системы железнодорожного транспорта.

Реализация мероприятий, предусмотренных Концепцией, учитывает особое положение железнодорожных вокзалов, обусловленное тем, что железнодорожные вокзалы являются и элементом железнодорожной инфраструктуры (сохраняемой при проведении реформирования под государственным контролем), и центрами обслуживания потребителей и пользователей, что согласно Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте характеризует вокзальную деятельность одновременно как монопольную, конкурентную и/или потенциально конкурентную.

В таких условиях развитие и эффективное функционирование железнодорожных вокзалов во взаимосвязи с реализацией Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте осуществляются исходя из безусловности равного, недискриминационного доступа пользователей к услугам железнодорожных вокзалов как элементов железнодорожной инфраструктуры (при сохранении над ними государственного контроля) и максимального удовлетворения нужд и потребностей потребителей и пользователей в условиях конкурентного состояния сферы обслуживания.

При этом реализация мероприятий, предусмотренных Концепцией, не препятствует выполнению запланированных в Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте преобразований, в т.ч. связанных с созданием акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения ОАО "РЖД", а также с продажей пакетов акций дочерних обществ ОАО "РЖД" и других акционерных обществ, которые созданы или могут быть созданы на железнодорожном транспорте и акции которых находятся в государственной собственности.

Мероприятия Концепции сами по себе не предполагают изменения существующей системы внутрикорпоративного взаимодействия ДЖВ с иными структурными подразделениями ОАО "РЖД" и доступны для реализации, даже если такая система взаимодействия будет изменена в установленном локальными актами ОАО "РЖД" порядке.

* (1) Формирование терминов и их определений осуществлено исключительно для целей удобства восприятия и понимания настоящей Концепции. Определение терминов выполнено на основании положений действующего законодательства, которые рассматриваются в дальнейших разделах Концепции, а также исходя из целей и задач развития и эффективного использования железнодорожных вокзалов.

* (2) Неиспользуемое имущество железнодорожных вокзалов, в т.ч. потенциально пригодное для сдачи в аренду, составляет около 6%.

* (3) Проведенные исследования показывают, что, несмотря на коммерчески привлекательное расположение большинства железнодорожных вокзалов в центре городов, средняя используемая ставка арендной платы за 1 м² коммерческой площади железнодорожных вокзалов в год в несколько раз ниже применяемого среднего рыночного размера арендной платы для торговых площадей в местах нахождения железнодорожных вокзалов.

* (4) Утв. приказом МПС России от 26.07.2002 N 30.

Приложение 1

Первоочередные мероприятия по реализации Концепции в 2008 - 2009 гг.

1. Разработка программы мероприятий по реализации Концепции на 2008 - 2015 гг., включающей в себя программу комплексной модернизации и развития железнодорожных вокзалов.

Программа должна содержать:

- план проведения мероприятий по ликвидации аварийных и предаварийных ситуаций, по завершению проектов реконструкции и строительства железнодорожных вокзалов в рамках среднесрочной инвестиционной программы ДЖВ на 2008 - 2010 гг.;

- план проведения на период до 2015 г. мероприятий по реновации, модернизации и реконструкции всех железнодорожных вокзалов с привлечением частных инвестиций путем внедрения технологий, отрабатываемых в настоящее время при реализации "пилотных" проектов, включая технологию доверительного управления недвижимым имуществом, технологию реконструкции определенных железнодорожных вокзалов в рамках реализации совместных с регионами инвестиционных проектов комплексного развития территорий - зон влияния железнодорожных вокзалов, а также создания многофункциональных пассажирских ТПУ, ключевым элементом которых является железнодорожный вокзал, с указанием их перечня.

2. Разработка информационной системы "Электронный паспорт железнодорожного вокзала", включающей в себя реестры информации об общих, технических, эксплуатационных, функциональных, инвестиционных, градостроительных, характеристиках железнодорожных вокзалов, а также об основных показателях их хозяйственной деятельности, и внедрение ее в качестве "пилотного" проекта на железнодорожных вокзалах Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов.

Нумерация пунктов приводится в соответствии с источником

4. Проведение сплошной технической инвентаризации объектов недвижимого имущества.

5. Завершение процессов постановки на государственный кадастровый учет земельных участков под объектами недвижимости, входящими в состав железнодорожных вокзалов.

6. Завершение процессов пообъектной государственной регистрации прав на объекты недвижимого имущества железнодорожных вокзалов, входящие в состав производственно-технологических комплексов, а также на земельные участки.

7. Реализация мероприятий, направленных на повышение доходности вокзальной деятельности, путем использования предусмотренных [разделом 4.4](#) Концепции бизнес-моделей развития и использования железнодорожных вокзалов.

8. Разработка программы по ключевым направлениям обеспечения комплексной безопасности на железнодорожных вокзалах, в т.ч. от террористических и техногенных угроз, а также угроз личной безопасности потребителей.

9. Создание специальной группы стратегического планирования для подготовки и контроля реализации планов восстановления железнодорожных вокзалов в рамках ДЖВ, оценки экономической целесообразности выполнения восстановительного ремонта по сравнению с заменой или модернизацией конкретных конструктивных элементов и инженерного оборудования.

10. Разработка проектов нормативно-методических документов, устанавливающих единый правовой режим железнодорожного вокзала и прилегающей территории в рамках вокзального комплекса, а также регламентирующих порядок привлечения инвестиций в развитие железнодорожных вокзалов с использованием различных инструментов, предусмотренных действующим законодательством, в т.ч. для реализации инвестиционных проектов преобразования железнодорожных вокзалов в многофункциональные ТПУ.

11. Разработка:

а) методических рекомендаций о порядке разработки и утверждения градостроительной документации при осуществлении реконструкции и строительства железнодорожного вокзала как ключевого элемента транспортного узла, включающих определение порядка выполнения корректур генерального плана развития города, городского округа или сельского поселения, проектов планировки вокзального комплекса;

б) методических рекомендаций по проектированию и функциональному зонированию железнодорожных вокзалов и других сооружений, связанных с обслуживанием потребителей и пользователей;

в) примерных схем реализации инвестиционных проектов, предусматривающих описание взаимоотношений субъектов инвестиционной деятельности, включая алгоритмы финансовых расчетов.

12. Подготовка технико-экономического обоснования создания на базе имущества железнодорожных вокзалов дочерних акционерных обществ ОАО "РЖД", включающего оценку целесообразности и экономической эффективности такого создания.

13. Отработка на пилотных проектах целевой модели развития железнодорожных вокзалов как многофункциональных ТПУ.

14. Участие в разработке типового технологического процесса работы вокзалов.

15. Разработка и внедрение ключевых показателей эффективности вокзальной деятельности и управленческого персонала железнодорожных вокзалов.

16. Разработка и внедрение системы непрерывного повышения квалификации персонала ДЖВ.

17. Разработка и согласование с причастными департаментами ОАО "РЖД" методики определения доли доходов ДЖВ от пассажирских перевозок в дальнем и пригородном сообщениях, приходящихся на вокзальную тарифную составляющую, с учетом требований Порядка ведения отдельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ.

18. Расчет мультиплицирующего роста затрат причастных хозяйств ОАО "РЖД" при реализации проектов по модернизации и реновации вокзалов ДЖВ и их согласование с ОАО "РЖД".

19. Разработка положения, регламентирующего взаимоотношения начальника вокзала с управляющей компанией.

Приложение 3

Современные мировые тенденции развития вокзальных комплексов

1. Классификация вокзалов

В результате анализа зарубежного опыта проектирования и строительства вокзалов выявлены следующие основные критерии их классификации: по расположению относительно центра города и железнодорожных путей, по назначению и по способу управления.

1.1. Классификация вокзалов по расположению

Классификация вокзалов по расположению относительно центра города

По градостроительному размещению вокзалы делятся на возводимые в черте города и на периферии города.

Вокзалы, расположенные в черте города, создаются преимущественно в основных транспортных узлах города - на базе существующих или проектируемых станций метрополитена, в точках пересечения с другими видами наземного транспорта. В настоящее время за пределами города обычно возводятся вокзалы, объединяющие в себе аэровокзалы и станции скоростного рельсового транспорта.

В европейских городах главные железнодорожные вокзалы находятся преимущественно вблизи общегородского центра или в самом центре. Вокзалы, сочетающие в себе аэровокзалы и станции высокоскоростного железнодорожного транспорта, вынесены на периферию города.

Строительство железнодорожных вокзалов на окраине города, связанных с его центром другими видами транспорта, имеет свои неоспоримые преимущества:

- не так остро чувствуется дефицит земли, поэтому возможно строительство крупного вокзального комплекса;
- с помощью вокзала можно улучшить экономически неблагоприятную обстановку окраин;
- возникает возможность для предоставления услуг, нерентабельных в центре города, например, услуг по обслуживанию автомобилей, предоставлению складских помещений и т.п.;
- строительство нового вокзального комплекса может оказаться дешевле, чем реконструкция вокзала, находящегося в центре в условиях плотной застройки и часто являющегося памятником архитектуры и истории.

Классификация вокзалов по расположению относительно железнодорожных путей

Расположение вокзала относительно железнодорожных путей имеет принципиальное значение при оптимизации движения пассажиропотоков. Рассматривается как вертикальное, так и горизонтальное расположение вокзалов относительно железнодорожных путей и платформ.

По горизонтальному расположению относительно железнодорожных путей вокзалы можно классифицировать на две большие группы: тупиковые и транзитные.

Тупиковые вокзалы, в свою очередь, могут быть П-образными, Г-образными и торцевыми.

Транзитные вокзалы делятся на О-образные и продольные.

Финляндия. П-образную форму имеет вокзал в Хельсинки (Финляндия), который раскрыт в сторону тупиковых путей.

Германия. Примером О-образного вокзала является новый вокзал в Берлине.

По вертикальному расположению здания вокзала относительно железнодорожных путей можно выделить одноуровневые и многоуровневые вокзалы.

Одноуровневое расположение вокзалов в центре города свойственно вокзалам, построенным в прошлом веке и не подвергнутым реконструкции, или новым

вокзалам, созданным на базе существующих аэропортов и располагающимся за пределами города.

Многоуровневое расположение необходимо при строительстве современных вокзалов в черте города, так как позволяет добиться значительной экономии территорий и повысить отдачу каждого квадратного метра, а также сократить расстояния, которые вынуждены преодолевать пассажиры при пересадках с одного вида транспорта на другой. В современном мире широко распространена практика активного использования подземных пространств при многоуровневом строительстве вокзалов.

Канада. В Монреале производится реконструкция городского центра, в результате которой будет создана развитая система подземных пешеходных и транспортных коммуникаций. На площади 80 га запроектирован комплекс торговых, общественных и транспортных сооружений. В комплекс входят: 2 железнодорожные линии, 3 линии метро, 3 универсальных магазина, 4 гостиницы, 5 административных зданий, 8 кинотеатров, 30 ресторанов, автостоянки на 9000 мест. По верхнему подземному уровню проходят торгово-пешеходные переходы и залы общей протяженностью 9,6 км, связанные с подземными автомобильными стоянками, станциями метрополитена и двумя центральными железнодорожными вокзалами.

Сингапур. Вокзал Dhoby Ghaut - самый глубокий подземный терминал с 5 уровнями, уходящими на 28 м под землю.

В настоящее время в большинстве развитых стран при реконструкции существующих вокзалов наблюдается тенденция: преобразовывать их в многоуровневые комплексы за счет строительства подземных этажей.

1.2. Классификация вокзалов по назначению

По назначению зарубежные вокзалы можно разделить на универсальные и специализированные.

Универсальные вокзалы появлялись до середины 20 в. на сложившихся транспортных путях и обслуживают все виды сообщений - пригородное, местное и дальнее. В настоящее время в мире идет процесс их реконструкции и приспособления под современные потребности железнодорожного транспорта.

Специализированные вокзалы появились преимущественно во второй половине 20 в. и обслуживают один из видов сообщений: пригородный или дальний. В настоящее время в основном развитие получают два подтипа этих узлов:

- вокзалы пригородного сообщения, являющиеся составной частью системы транспортного обслуживания городов и ближайших пригородов;

- вокзалы дальнего следования - станции высокоскоростных железнодорожных магистралей.

В мировой практике вокзалы высокоскоростных железнодорожных магистралей имеют сходство с аэропортами по способу организации работы с пассажирами:

- ограничение доступа на платформы;
- регистрация пассажиров и доставка багажа;
- организация досуга во время ожидания поезда для пассажиров и т.д.

Пригородные вокзалы функционируют и продолжают активно развиваться, так как развиваются города и интенсифицируются повседневные сообщения с поселениями, входящими в их агломерации.

Польша. В Варшаве в состав железнодорожного диаметра "Восток - Запад" входят 3 вокзала - Восточный, Центральный и Западный - и 4 станции-платформы для местных поездов (аналогов российских пригородных электропоездов). И если в центре города обслуживание разных классов пассажиров территориально разделено на два узла (Варшаву Центральную и "Сьрудмесье"), то на остальных станциях диаметра, где были созданы "универсальные" остановочные пункты, в основе объемно-планировочного решения этих объектов четко прослеживается принцип разделения транзитного и местного движения. На Восточном вокзале были организованы отдельные платформы для транзитных и местных поездов, построены 3 тоннеля для одностороннего движения на платформах. Промежуточные станции-платформы ("Охота", "Сьрудмесье", "Повисле", "Стадион") расположены на расстоянии 1100 - 1800 м друг от друга. Эти станции-платформы устроены в открытых выемках или тоннелях и удалены от остановок наземного городского транспорта не более чем на 100 м.

В мире наблюдается тенденция смены традиционных вокзалов на многофункциональные терминалы. Пассажирский терминал можно определить как комплекс, объединяющий станции международного и междугородного транспорта, городского пассажирского транспорта, паркинги, выполняющий общественно-деловые функции и имеющий пересечение платформ в нескольких уровнях. Комплекс соединяет все эти функции в одном объеме и предусматривает наличие дополнительных объектов, не связанных напрямую с обслуживанием пассажиров.

Одной из главных задач создания пассажирских терминалов является экономия времени для пассажиров при пересадке с одного вида транспорта на другой и приобретении разных видов товаров и услуг.

Германия. Один из самых известных терминалов в мире является недавно открывшийся в Берлине главный вокзал. Здесь на нескольких уровнях пересекаются платформы двух линий скоростных поездов, нескольких линий пригородной железной дороги и метро. Посадочные платформы связаны между собой системой лифтов, эскалаторов и пандусов. Терминал также включает в себя магазины, гостиницу и офисные помещения, сдаваемые в аренду.

Южная Корея. В Сеуле транспортный терминал объединяет аэропорт, 2 скоростные и 2 обычные железнодорожные линии, автовокзал, стоянку такси, а также паркинг на 5000 мест.

США. В Кэмбридже на терминале осуществляется пересадка пассажиров с конечной станции метрополитена на междугородные автобусные маршруты. Помимо этого, предусмотрен четырехуровневый паркинг.

Китай. Терминал в Пекине объединяет аэропорт, 2 автострады и паркинг, а также станцию скоростной железной дороги, которая связывает его с центром города.

Терминалы подразделяются на городские, междугородные и международные. Таким образом, пассажирские терминалы координируют системы транспортных коридоров и обеспечивают взаимодействие различных видов транспорта на всех территориальных уровнях.

Городские пассажирские терминалы, осуществляющие пересадки пассажиров с одного вида городского пассажирского транспорта на другой, как правило, располагаются в основных транспортных узлах города на базе станций метрополитена и имеют многоуровневое построение с вертикальным распределением функциональных зон. Этот тип терминалов осуществляет взаимодействие транспорта на уровне города. Междугородные терминалы чаще всего возникают в черте города на базе реконструируемых вокзалов. Преимущественно они имеют вертикальное взаиморасположение функциональных зон. Этот тип терминалов осуществляет взаимодействие транспорта на уровне страны.

Терминалы, осуществляющие пересадки пассажиров международных и междугородных направлений, обычно расположены за пределами города и имеют преимущественно горизонтальное расположение функциональных зон. Этот тип терминалов осуществляет взаимодействие транспорта на уровне нескольких стран.

1.3. Классификация вокзалов по способу управления

Железнодорожные вокзалы по способу управления можно разделить на: управляемые частной компанией, управляемые государством и со смешанным типом управления.

Великобритания. Железные дороги состоят из двух элементов: Network Rail - национальная железнодорожная сеть (пути, сигнальная система, мосты, туннели, станции и депо); компании-перевозчики, поезда которых перемещаются по сети. Станции принадлежат Network Rail и большинство их сдается в аренду компаниям-перевозчикам, которые и являются основными пользователями этих станций. Однако Network Rail самостоятельно управляет крупными пассажирскими терминалами, такими как Эдинбург Вейвли, Лондон Ватерлоо и Лондон Кинг Кросс. Лицензии, выдаваемые на управление станциями, содержат детальное описание требований. Государство осуществляет контроль за железнодорожной отраслью посредством Департамента по транспорту и Пассажирской транспортной администрации.

Наметилась общемировая тенденция к увеличению доли частных операторов вокзальных комплексов.

Китай. До недавнего времени финансовые вложения в железнодорожную инфраструктуру были монополизированы центральными и местными властями, однако в 2005 г. появилась возможность частного инвестирования.

В европейских и азиатских странах наметилась тенденция интернационализации управления вокзалами.

Италия. Компания GrandiStazioni (GS), оператор железной дороги Италии, реконструирует главный вокзал в Праге. После завершения реконструкции, которая проводится за счет GS, итальянский оператор будет управлять вокзалом в Праге на протяжении 30 лет.

Сирия. Генеральная организация Хиджазской железной дороги Сирии подписала с саудовской группой компаний "Ал Салам" контракт на 70 млн долл. США на реконструкцию Хиджазского железнодорожного вокзала в Дамаске (торговый центр на территории вокзала, 4-звездочная гостиница рядом с вокзалом). Для выполнения контракта была создана совместная сирийско-саудовская компания. По завершении реконструкции "Ал Салам" получит концессию на управление вокзалом на 25 лет.

Великобритания. Консорциум, состоящий из Mass Transit Railway (MTR) - Гонг Конг и Laing Rail - Великобритания (преобразованный в LOROL), выиграл франшизу на предоставление наземных железнодорожных услуг для пассажиров Великобритании.