

Павел Субботин: Экономия – лучшее средство против кризиса



ИНФРАСТРУКТУРА

Татьяна Комендант

С первым заместителем руководителя дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Павлом Субботиным мы планировали поговорить о судьбе малых вокзалов, которые не вошли в состав дирекции. Но финансовый кризис скорректировал тему интервью – вопрос встал о том, как выживать малым вокзалам в трудные для экономики времена.

– Как вы считаете, совсем трудно придется?

– Речь идет все же не о выживании, а о том, как пойдет развитие вокзалов в ближайшее время и в перспективе. Ведь вокзальное хозяйство компании – это не только 323 вокзала, которые вошли в состав нашей дирекции. Сейчас на дорогах около 5600 остановочных пунктов, 2900 из них оборудованы павильонами. И все они попадают под определение «вокзал», так как принимают и отправляют пассажиров. Основной пассажиропоток, конечно, перерабатывают крупнейшие вокзалы. Среди них есть профильные – дальнего следования, но большинство, особенно в мегаполисах, – совмещенные, где представлены все виды сообщений: дальнее, межобластное, пригородное и даже между вокзалами и аэропортами.

Мы уже наметили последовательность действий по преобразованию крупных и крупнейших вокзалов. Что касается остальных, то разговор об их дальнейшем преобразовании продолжается. Ведь многие из малых и средних вокзалов возведены в прошлом и даже позапрошлом веке и держатся только потому, что строились очень основательно. К примеру, в городе Кирсанове на Юго-Восточной железной дороге вокзалу более 100 лет. Его ни разу фундаментально не реконструировали, а он до сих пор стоит. И только в прошлом году мы обнаружили, что на фасаде здания появились трещины – процесс разрушения несущих конструкций все-таки начался.

Дирекция железнодорожных вокзалов начинает готовиться к возможным потрясениям

Поэтому предотвращение аварийности на наших вокзалах – одна из первоочередных задач.

Следующее направление работы – снижение уровня террористических угроз. Сегодня в мире разработаны совершенные устройства, которые позволяют обнаруживать взрывчатые вещества дистанционно. Есть очень современные системы видеонаблюдения с распознаванием определенных, заданных подозреваемых. Да, это все дорого, но оно того стоит. Ведь из-за ложных тревог мы иногда несколько раз за ночь эвакуируем пассажиров. Понятно, что на вокзалах, где в сутки проходит более двухсот тысяч пассажиров, будут установлены более дорогие и сложные устройства, а на маленьких вокзалах, где в день бывает несколько десятков пассажиров, должны применяться другие средства, но в любом случае они должны быть.

Третья проблема, которая актуальна как для больших, так и для маленьких вокзалов, – это их непригодность для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, процент которых в общей численности населения очень высок. И больно смотреть, когда человека в инвалидной коляске невозможно поднять на эскалатор или посадить в вагон поезда с низкой платформы.

Еще одна задача (я бы сказал, что для малых вокзалов она более актуальна, чем для боль-

ших) – ресурсосбережение. И тем более это становится актуальным в период экономического кризиса. В прошлом году на Парижской конференции, посвященной развитию вокзалов, европейцы в качестве первоочередной активно обсуждали именно программу ресурсосбережения.

– Какие меры принимают в Европе, чтобы сэкономить?

– Они все больше используют нетрадиционные источники тепла. Например, почти все маленькие вокзалы в Великобритании оснащают системами ветроэнергетики или устанавливают солнечные батареи. Кроме того, используется тепло от тех городских предприятий, которые производят его и частично утилизируют. Например, крупные пекарни.

И, конечно, там не проходят мимо мелочей. Например, кран с водой заработает, если только к нему поднесут руки. А освещение и кондиционер включаются только тогда, когда в помещение заходит человек. У нас ничего этого нет. Программа ресурсосбережения должна быть одной из первых, которую я предложил бы для малых вокзалов. Для них необходимы типовые рекомендации, некий типовый проект оборудования, оснащения, включающий, может быть, применение ветроэнергетики и других ресурсосберегающих технологий.

– Ну а сегодня-то что делать малым вокзалам, когда кризис уже на пороге?

– Прежде всего финансовый кризис будет проявляться в неплатежах. Мы уже один раз сталкивались с этой проблемой, надо просто восстановить в памяти события конца 1990-х годов и действовать осознанно и спокойно. Необходимо проанализировать отношения со всеми контрагентами, посмотреть, есть ли у них собственные оборотные средства или кризисом их сдует, как ветром, из-за дезорганизации денежного обращения.

На вокзалах нужно ввести режим экономии. Да, мы уже не успеваем внедрить современное энергосберегающее оборудование. Но мы можем, к примеру, избавиться от излишней иллюминации.

Чаще, используя все виды информации, нужно обращаться к пассажирам и находящимся на вокзалах с просьбой не расходовать зря воду и электроэнергию – это же все наши люди, должны понимать. Кстати, экономия ресурсов – в итоге помогает сберечь природу. Цивилизованный мир это уже понял, он прошел период безудержного потребления. Может быть, и нас к этому подтолкнут последние события, потому что в последнее время мы очень увлеклись потреблением.

Надо проанализировать самые уязвимые участки в работе вокзалов, посмотреть, кем и как они обеспечиваются.

Если это посредники, которые убегают с рынка первыми, потому что у них нет оборотных средств, то надо уже сегодня иметь дублирующие варианты для предотвращения срывов и сбоев в технологическом функционировании вокзалов.

То же самое – в части доходов. Еще раз необходимо проанализировать, кто арендаторы, какие услуги они предоставляют, насколько они востребованы сейчас и будут ли востребованы, если у населения возникнут финансовые трудности. В сегодняшней ситуации приоритет надо отдавать тем арендаторам, которые предоставляют услуги первой необходимости, ведь остальные могут просто уйти с рынка, и вокзал окажется без части доходов.

– По вашим прогнозам, сколько времени потребуется вокзалу, чтобы провести такую работу?

– Ее можно и нужно провести быстро. Другое дело, что мы немного утратили «спортивную форму» в период последних благополучных лет, когда цены на энергоносители позволяли иметь льготную ситуацию с бюджетом. Поэтому придется нам сейчас проводить семинары, выпускать методические указания для того, чтобы люди вспомнили, как это делать.

– Наверное, важно, чтобы люди не воспринимали кризис как нечто фатальное, вроде катка для укладки асфальта, а понимали, что они тоже в состоянии ему противостоять?

– Совершенно верно. Не надо думать, что это где-то там – в Соединенных Штатах или странах Западной Европы – решается судьба всего мира. Россия вполне самостоятельная страна. Это огромный рынок, огромный потенциальный объем производства, поэтому от того, как каждый из нас будет подготовлен к проблемам, будет зависеть «глубина падения».

Если мы успеем принять превентивные меры, предупреждающие развитие кризиса, то мы из него быстрее выйдем и «ударимся» не так больно.

– То есть все можно сделать, было бы желание?

– Конечно. Помните выражение «разруха в голове». Так вот, надо в первую очередь преодолеть кризис в головах. Надо все проанализировать и соломинку уже сегодня подстелить. Вслед за кризисом всегда приходит подъем. Конечно, мы понимаем, что наши программы по развитию вокзалов временно урежут, но о них не надо забывать.



ФОТО ПАВЕЛА ГОРБАТКО

Малым вокзалам необходимо проанализировать все свои доходы и расходы