

ПАССАЖИРСКАЯ ЭКСПАНСИЯ

ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ, ГОТОВЫХ ОТПРАВИТЬСЯ ИЗ РОССИИ В ЕВРОПУ ИЛИ АЗИЮ ПОЕЗДОМ, РАСТЕТ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ, НО НЕ ТАК БЫСТРО, КАК В АВИАЦИИ. ОДНАКО, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЫ БОРОТЬСЯ ЗА КЛИЕНТА.

АЗАЛИЯ ИДРИСОВА

ЗАПАДНЫЙ МАРШРУТ Большинство междуна-
родных маршрутов в России обслуживает Федеральная
пассажирская компания (ФПК), и только один — Дирек-
ция скоростного сообщения ОАО РЖД.

В настоящее время поезда и беспересадочные вагоны
ФПК курсируют в сообщении с 20 странами ЕС и Азии по
44 международным маршрутам. За десять месяцев 2012
года в международном сообщении (со странами СНГ,
Балтии и дальнего зарубежья) ФПК перевезла 17,5 млн
человек — на 2% больше, чем за аналогичный период
прошлого года.

Пассажиропоток между Россией и Францией в желез-
нодорожном сообщении увеличился с появлением нового
поезда, курсирующего между Москвой и Ниццей. Так, до
запуска этого поезда в 2009 году из России во Францию по
железной дороге было перевезено 1366 пассажиров. Но-
вый поезд начал курсировать в сентябре 2010 года и по ито-
гам года число перевезенных пассажиров выросло до 2565.
В настоящее время это самый длинный трансевропейский
маршрут — 3315 км. Поезд находится в пути 52 часа, и за
это время проходит по территории восьми государств.

Запуск поезда Москва—Ницца — инициатива прези-
дента ОАО РЖД Владимира Якунина.

Как рассказал первый заместитель генерального дирек-
тора ОАО ФПК Владимир Каляпин, глава РЖД решил вос-
становить маршрут в Мирано, по которому ездила россий-
ская императорская семья в начале прошлого века. Сегодня
поезд доступен для всех желающих россиян, и к настояще-
му времени он перевез уже более 16 тыс. пассажиров.

Маршрут Москва—Берлин—Париж появился год на-
зад. Его нельзя назвать принципиально новым: прямой
поезд в сообщении между российской и французской сто-
лицами существовал и ранее, но его отменили в 1993 году.
В 2007 году в сообщении с Францией начал курсировать
прицепной вагон в составе поезда Москва—Берлин. В
столице Германии пассажиры ожидали отправления пое-
зда на Париж около десяти часов, и поездка продолжал-
ась два дня. Теперь время в пути от Москвы до Парижа
занимает 38 часов 30 минут.

В зимний период поезд отправляется из Москвы три
раза в неделю, в летний — пять раз в неделю. Расписание
составлено таким образом, что пассажир проводит в пое-
зде только одну ночь. За год курсирования поезд перевез
около 35 тыс. пассажиров. Населенность поезда в Париж
— в среднем 65%, а в летний пиковый сезон — 85%.

«Маршрут Москва—Берлин—Париж пользуется ста-
бильной популярностью у пассажиров, в том числе ино-
странных. В Европе, в частности во Франции, развито ско-
ростное железнодорожное сообщение, а традиционные
перевозки — ночные поезда «отели» — незаслуженно за-
быты. Однако сегодня европейцы уже рассматривают та-

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
ЭФФЕКТИВЕН ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ
ПАССАЖИРОВ НА РАССТОЯНИЯ
ОТ 300 ДО 800 КМ**

кой тип перевозки как серьезного конкурента скоростному
движению, поскольку пассажирам очень удобно переме-
щаться на большие расстояния во время сна», — говорит
заместитель генерального директора ФПК Олег Никитин.
Также он пояснил, что в начале 2015 года планируется за-
купить для эксплуатации на данном маршруте поезда про-
изводства компании Talgo с изменяющейся шириной ко-
лесных пар: «Это позволит сэкономить время на границе
между Белоруссией и Польшей — около двух часов, ко-
торые сегодня требуются для смены колесных пар при пе-
реходе с колеи российского стандарта на европейскую».

Расширяя географию международных сообщений,
ФПК эксплуатирует и прицепные вагоны, в том числе на
популярных курортных направлениях в летний период.
Так, с июня 2009 года вагон впервые отправился в черно-
горский город Бар. С июня 2012 года в Хорватию курсиру-
ет вагон Москва—Сплит. В настоящее время ОАО ФПК
изучает перспективы развития перевозок в Австрию, Гер-
манию и Финляндию. «В течение двух лет вопрос с запу-
ском прямого маршрута в Вену будет решен», — говорит
Владимир Каляпин. — Это будет скоростной поезд, в на-
стоящее время мы рассматриваем два варианта проклад-
ки этого маршрута: через Украину и через Венгрию».

СЕВЕРНОЕ СОСЕДСТВО В ближайших планах
у ФПК развитие перевозок в сообщении с Финляндией. В
этом году ОАО ФПК выступило инициатором расширения
географии сообщений с популярной у россиян страной за
счет организации курсирования пассажирских поездов по
маршрутам Петрозаводск—Сортавала—Йозенсу, Петро-
заводск—Костомукша—Оулу и Санкт-Петербург—Има-
тра. Инициатива получила поддержку российских органов
государственной власти, финских железных дорог, муни-
ципальных образований Финляндии.

Первый пробный рейс поезда сообщением Санкт-
Петербург—Иматра состоялся в ноябре, а первый по-
езд до Йозенсу отправится из Петрозаводска в декабре.
Предполагается, что на первом этапе на данных направ-



ВЛАДИМИР АСТАПОВИЧ / ФОТО ИМАР-ТАСС



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «ФПК»

**СПАЛЬНЫЕ ВАГОНЫ МНОГИЕ ПАССАЖИРЫ РАССМАТРИВАЮТ
КАК БОЛЕЕ УДОБНУЮ АЛЬТЕРНАТИВУ СКОРОСТНЫМ ПОЕЗДАМ**

лениях будут курсировать туристические поезда, фор-
мировать которые будут по заявкам туроператоров. При
наличии достаточного спроса в 2013—2014 годах в гра-
фик будут вводиться туристические поезда выходного
дня, отправляющиеся из России в пятницу и возвраща-
ющиеся в воскресенье. В перспективе к 2015 году при
условии роста пассажиропотока и создания пунктов

пропуска через государственную границу, работающих
на постоянной основе, ФПК может назначить регуляр-
ные поезда, курсирующие три-пять раз в неделю.

«Железнодорожный транспорт наиболее эффективен
при перевозке пассажиров на средние расстояния — от
300 до 800 км. Экономия времени в перелете теряется на
трансферы из аэропортов в центры городов назначения.
Маршрут «Аллегро» очень удобен: три часа — и пассажир
в центре Хельсинки. В сравнении с авиаперелетами же-
лезнодорожные перевозки в Скандинавском направле-
нии гораздо более дешевы и доступны», — говорит Инна
Чистоклетова, менеджер по развитию Скандинавского на-
правления компании Danko Travel. Впрочем, несмотря на
все преимущества, «Аллегро» пока не может похвастать-
ся полной заполняемостью.

Но предпосылки для формирования высокого пасса-
жиропотока есть. В прошлом году Иматру, по данным
мэрии финского города, посетило порядка 1,8 млн рос-
сиян, в 2012-м ожидается уже 2 млн. Сейчас российские
туристы приезжают в Иматру в основном на автомоби-
лях, но муниципальные власти готовы развивать транс-
портную инфраструктуру для организации железнодо-
рожных маршрутов.

**МОСКВА — НИЦЦА — САМЫЙ ДЛИННЫЙ
ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ РЖД.
ЕГО ПРОТЯЖЕННОСТЬ СОСТАВЛЯЕТ 3315 КМ**



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА