



«САПСАН» — ПЕРВЫЙ ПОЕЗД, ДЛЯ КОТОРОГО ОАО РЖД РАЗРАБОТАЛО СПЕЦИАЛЬНУЮ ТАРИФНУЮ СИСТЕМУ, ВО МНОГОМ ПЕРЕКЛИКАЮЩУСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

только сидя, а высота кабины составляла 1,45 м. Пришлось изменить конструкцию головной части поезда, чтобы им мог стоя управлять машинист ростом 1,9 м. Дополнительно в кабине были созданы условия для одновременной работы двух человек, как это принято в России. Еще ряд технологических доработок касался ходовой части и ее адаптации под российскую ширину колеи 1520 мм.

Обслуживание поездов «Сапсан» производится в моторвагонном депо «Санкт-Петербург-Московское» Октябрьской железной дороги на станции Металлострой. Депо было открыто в мае 2000 года, а с 2005 года в нем проводились работы по реконструкции для обслуживания высокоскоростных поездов производства Siemens. 30 июля 2009 года депо было открыто для приема и обслуживания поездов. Как сообщили в компании, инвестиции в строительные работы и оснащение депо современным оборудованием составили более 3 млрд рублей.

Кроме того, основной задачей ОАО РЖД была адаптация инфраструктуры к более высоким скоростям. Глава департамента пассажирских сообщений монополии Геннадий Верховых уверяет, что трасса между Москвой и Петербургом полностью готова к высокоскоростному движению. Все работы были завершены в ноябре. Линия подверглась значительной модернизации. В общей сложности компания направила на эти цели порядка 15,4 млрд рублей. В 2006–2009 годах на протяжении всей трассы шло строительство станционных путей, реконструкция контактной сети, земляного полотна и верхнего строения пути, укладка высокоскоростных стрелочных переводов, спрямление кривых малого радиуса. «Несмотря на то что железная дорога, связывающая Москву с северной столицей, едва ли не самая загруженная в стране, нам удалось на протяжении всего периода строительства и реконструкции не вносить больших изменений в график движения на этом направлении», — добавляет Геннадий Верховых.

МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ Пассажиропоток между Москвой и Петербургом по итогам 2008 года составил 6,46 млн человек, или 21% от годового объема перевозок в дальнем следовании в целом. Объем перевозок скоростными поездами — «Авророй», «Невским экспрессом» и ЭР-200 — в прошлом году составил

741 тыс. пассажиров, или 11,5% от общего объема перевозок на линии. За 11 месяцев 2009 года пассажиропоток между двумя столицами составил 5,46 млн человек, скоростными поездами было перевезено 566 тыс. человек, или 10,36% от общего объема.

«Сапсан» — первый поезд, для которого ОАО РЖД разработало специальную тарифную систему, во многом перекликающуюся с предложениями авиаперевозчиков. Для самого быстрого поезда в России установлены индексы сезонности и коэффициенты, меняющиеся в зависимости от дня недели и времени отправления. Система гибкого тарифного регулирования на проезд в поездах дальнего следования, действующая в России с 2003 года, коэффициенты которой дифференцированы лишь в зависимости от периода поездки, к этим поездам не применяется.

«Мы изучили ценовые предложения ведущих авиаперевозчиков, а также тарифы на высокоскоростные железнодорожные перевозки в других странах», — поясняет вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов. — Их система расчета стоимости билета учитывает большое число различных факторов и дает на выходе много вариантов цен. Используемая сейчас ОАО РЖД система гибкого тарифного регулирования не может применяться в неизменном виде к высокоскоростным поездам, потому что это совершенно новый вид перевозок. Очевидно, что для пассажира высокоскоростного поезда, который преодолевает сотни и сотни километров за два-три часа, большое значение имеет не только день отправления, но и время. И мы ему предлагаем большой выбор по цене, классу и часу поездки».

«Сапсаны» курсируют, как говорят в ОАО РЖД, зеркальным графиком, отправляясь из Петербурга и Москвы в одно и то же время и прибывая на Ленинградский и Московский вокзалы также одновременно. Время отправления — 6.45, 13.00 и 19.00. Дневные поезда делают ос-

тановки в Твери, Бологом, Вышнем Волочке и Окуловке. Время в пути утреннего и вечернего поездов — 3 часа 45 минут, дневного, из-за остановок, — 4 часа 15 минут. Теоретически за день можно совершить поездку из Москвы в Петербург и обратно.

Индекс сезонности с 26 декабря по 15 апреля составит 0,9. Базовый тариф для бизнес-класса (или первого) — 5300 рублей, для экономического (или второго) — 3000,02 рубля. Таким образом, самый дешевый билет от Москвы до Петербурга в экономическом классе будет на поезд, отправляющийся в среду, независимо от времени. Его цена составит 2405 рублей. Самый дешевый билет бизнес-класса тоже в среду в любое время — 4763,7 рубля, в цену включено горячее питание.

Еще одно нововведение, которое предлагает ОАО РЖД для этих поездов, — скидка 10% при одновременной покупке билета «туда и обратно». Это тоже взято из практики авиакомпаний, широко использующих подобную систему. При покупке билета «туда и обратно» выигрывает и пассажир, и перевозчик. Первый платит меньше, второй быстрее получает деньги. В результате самый дешевый билет в обе стороны в экономическом классе стоит 4329 рублей, в бизнес-классе — 8885,8 рубля. Билеты «туда и обратно» оформляются не на одном бланке, а на двух, но купить оба со скидкой, а затем один из них сдать нельзя. «Мы предлагаем прозрачную систему расчета стоимости билетов — так, чтобы каждый пассажир смог без особых усилий ею воспользоваться и сократить расходы на поездку. Вместе с тем мы хотим, чтобы и пассажир был честным с нами и соблюдал правила fair-play», — отмечают в пресс-службе ОАО РЖД.

Согласно рекламным предложениям авиакомпаний, сегодня цена билета из Москвы в Санкт-Петербург начинается от 1000 рублей в экономическом классе и от 5000–6000 рублей в бизнес-классе. Но это цена без тарифов и сборов. С учетом всех накруток ОАО РЖД и авиакомпании предлагают примерно одинаковый уровень цен — 2500–3000 рублей за билет в один конец. В борьбе за бизнес-класс вперед вырывается поезд — у авиакомпаний билет стоит 7000–10 000 рублей.

При этом в ОАО РЖД уверяют, что внутренней конкуренции между разными поездами самой монополии не будет. «Между Москвой и Петербургом курсируют десятки поездов, различающихся как по стоимости билетов на них, так и по времени отправления», — поясняет Геннадий Верховых. — И мы не считаем, что есть риск перетекания пассажиров с ночных поездов на «Сапсан». С другой стороны, если такое и произойдет, ничего страшного не случится. Мы просто внесем коррективы в существующий график движения. За высокоскоростными поездами будущее, и опасаться того, что пассажир предпочтет прогресс, по меньшей мере странно. Мы же вводим их для удобства пассажиров». Топ-менеджер добавляет, что в любом случае говорить об изменении структуры пассажиропотока на направлении Москва—Петербург можно будет не раньше чем через полгода-год.

ОАО РЖД позаимствовало у авиакомпаний не только систему тарифообразования, но и принципы подготовки персонала. Все поездные бригады высокоскоростных по-

ездов прошли обучение в учебном центре «Аэрофлот» — занятия по психологии человека, урегулированию конфликтных ситуаций, правилам встречи и размещения пассажиров, сервису в пути, основам первой помощи. Учитывая популярность направления Москва—Петербург у иностранных граждан, все проводники также прошли экспресс-курс английского языка.

Все машинисты и помощники машинистов имеют сертификаты для управления высокоскоростными поездами. Обучение проводили специалисты Siemens; часть локомотивных бригад прошла обучение в Германии, остальные — в России. Всего укомплектовано 40 локомотивных бригад. Каждый рейс поезда обслуживают 20 человек: машинист, помощник машиниста, бортинженер, начальник поезда, девять проводников, семь стюардов (четыре стюарда обслуживают два вагона бизнес-класса, бармен и два официанта — вагона-бистро, обслуживающие пассажиров при помощи мобильного бара-тележки).

В 2010 году высокоскоростные «Сапсаны» начнут обслуживать направление Москва—Нижний Новгород. Сейчас ОАО РЖД заканчивает подготовку инфраструктуры для скоростного сообщения между этими городами, в результате чего скорость движения на отдельных участках будет повышена до 140–160 км/ч. Общая стоимость реконструкции составляет около 9,5 млрд рублей. Открыть скоростное движение на этой реконструированной трассе железная дорога планирует летом 2010 года. Время в пути сократится с нынешних 5 часов 17 минут до 3 часов 55 минут.

КУРС НА ЗАГРАНИЦУ Второй высокоскоростной проект, совместный с Финляндией и Alstom, должен стартовать на год позже российско-немецкого. Пассажирское сообщение между Россией и Финляндией — самая интенсивная международная линия ОАО РЖД. В 2008 году пассажиропоток в российско-финляндском сообщении составил 432 тыс. человек, что на 8,4% больше уровня 2007 года. По прогнозам ОАО РЖД, в 2009 году между Россией и Финляндией будет перевезено порядка 356 тыс. человек.

Однако с учетом объемов грузоперевозок пропускные способности участка подходят к пределу, поэтому проект по сокращению времени хода пассажирских поездов по территории России напрямую связан с необходимостью выноса грузового движения на новую линию и реализуется одновременно. Скорость движения пассажирских поездов на участке Петербург—Бусловская будет увеличена до 200 км/ч, время хода от Петербурга до Хельсинки сократится с 5 часов 50 мин до 3 часов 30 мин.

ОАО РЖД реализует проект в соответствии с подписанным в сентябре 2001 года Владимиром Путиным (тогда президентом России) и президентом Финляндии Тарьей Халонен соглашением о совместной организации скоростного движения между Петербургом и Хельсинки. В финансировании проекта участвует Инвестфонд РФ. Общий объем инвестиций, в том числе и на вынос грузового движения, оценивается в 79,7 млрд рублей, 28 млрд рублей из которых — средства Инвестфонда.

Ввод участка скоростного движения Петербург—Бусловская запланирован на вторую половину 2010 года. Подвижной состав, который будет курсировать между Россией и Финляндией, выпустит французский концерн Alstom. Контракт на поставку четырех двухсистемных поездов Pendolino Smb был подписан в сентябре 2007 года между российско-финским предприятием Oy Karelian Trans Ltd и Alstom. В поездах будут одновременно реализованы национальные стандарты обоих государств — России и Финляндии. В связи с эксплуатацией поездов на международном маршруте пограничный и таможенный контроль будет проходить во время движения. Открыться линия должна в конце 2010 года. ■

ВРЕМЯ В ПУТИ УТРЕННЕГО И ВЕЧЕРНЕГО «САПСАНОВ» — 3 ЧАСА 45 МИНУТ. ТЕОРЕТИЧЕСКИ ЗА ДЕНЬ МОЖНО СОВЕРШИТЬ ПОЕЗДКУ ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ И ОБРАТНО



В ХОДЕ ПЕРЕГОВОРОВ С SIEMENS ПОЕЗДА ДЛЯ ОАО РЖД ПОДОРОЖАЛИ — КАЖДЫЙ СТОИТ €34,5 МЛН ВМЕСТО ПРЕДПОЛАГАВШИХСЯ ПРИМЕРНО €25 МЛН