ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ПОКА ОСТАЮТСЯ В ОСНОВНОМ ПОЛЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ». ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ ВЫШЛИ НА ЭТОТ РЫНОК И ОБСЛУЖИВАЮТ ОГРАНИЧЕННОЕ ЧИСЛО МАРШРУТОВ. ОПЕРАТОРЫ НАЧАЛИ С «ЗОЛОТОЙ» ВЕТКИ МОСКВА—ПЕТЕРБУРГ, НО ПОСТЕПЕННО, ХОТЯ И С ПЕРЕМЕННЫМ УСПЕХОМ, НАЧИНАЮТ ОСВАИВАТЬ ДРУГИЕ НАПРАВЛЕНИЯ — САМАРУ И КАЗАНЬ. В ПЕРЕВОЗКАХ КАТЕГОРИИ ЛЮКС ЧАСТНИКИ УЖЕ ОБГОНЯЮТ ОАО РЖД.

АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА

ВАСИЛИЙ ШИТОВ

ПЕРВЫМ И САМЫМ ДОРОГИМ ЧАСТНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ПОЕЗДОМ В РОССИИ СТАЛ «ГРАНД ЭКСПРЕСС», КОТОРЫЙ СОЗДАТЕЛИ НАЗЫВАЮТ «ОТЕЛЕМ НА КОЛЕСАХ»

СЕЙЧАС «МЕГАПОЛИС» ХОДИТ ТОЛЬКО ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ, НО МАРШРУТЫ В КАЗАНЬ И САМАРУ СКОРО МОГУТ БЫТЬ ВОССТАНОВЛЕНЫ

ПЕРЕВОЗЧИКИ ОДНОЙ ЛИНИИ

В 2007 году железные дороги перевезли в дальнем следовании 137,7 млн пассажиров. Самым загруженным маршрутом традиционно остается линия Москва—Петербург, на которую приходится почти 5% пассажиропотока — более 6,5 млн человек. К 2010 году, по прогнозам ОАО РЖД, на этом маршруте будет перевозиться уже примерно 9 млн человек. Именно на линии Москва—Петербург у монополии появились первые конкуренты среди частных операторов подвижного состава.

По данным ОАО РЖД, сегодня на рынке действуют три частных перевозчика: ЗАО «Транспортная компания „Гранд Сервис Экспресс“», ООО «Пассажирские перевозки» и ООО «Тверской экспресс». Первопроходцем был «Гранд Экспресс»: маршрут из Москвы в Петербург компания открыла в мае 2005 года, на тот момент это был единственный частный поезд на российском рынке. Состав акционеров компания не раскрывает, но когда проект только запускался, участники рынка утверждали, что основным акционером компании является владелец вагоностроительного завода «Циркон-Сервис» Михаил Рабинович.

В октябре 2006 года поезд «Мегаполис» из Москвы в Петербург запустило ООО «Тверской экспресс». На тот момент акционерами компании были «Тверской вагоностроительный завод» и «Трансмашхолдинг», главные поставщики подвижного и локомотивного состава для ОАО. К настоящему моменту из состава учредителей ООО «Тверской экспресс» «Трансмашхолдинг» вышел, переуступив компанию одному из своих акционеров — экспедиторской компании «Трансгрупп АС» как профильной структуре, связанной с перевозочным бизнесом. У поезда есть одна забавная особенность, он делает только одну промежуточную остановку, причем в родной для «Тверского экспресса» Твери.

«Евросиб», петербургский частный оператор подвижного состава, работающий в основном на грузоперевозках, тоже планировал проект в пассажирском движении. «Первая пассажирская компания» летом 2006 года должна была запустить на линии Москва—Петербург скоростной двухэтажный электропоезд. Здесь сложностей возникло еще больше: помимо обычных согласований требовалась сертификация импортного вагонного состава. В результате проект на данный момент заморожен.

ЭЛЕКТРИЧКА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

Самый необычный частный пассажирский проект — у группы «Н-Транс» (бывшая «Северстальтранс»). На том же маршруте Москва—Петербург подконтрольное группе ООО «Пассажирские перевозки» запустило не скорый поезд, а электричку. Она уходит из Москвы в 15.30 и прибывает в Петербург в 23.06. В самой компании термин «электричка» предпочитают не использовать. «Это межрегиональный электропоезд повышенной комфортности с распределенной тягой,— уточняет гендиректор „Пассажирских перевозок“ Сергей Чатоян.— Помимо технических характеристик, поезд имеет принципиально иную начинку, обеспечивающую комфортность: мы специально разрабатывали эргономические кресла, поезд оборудован туалетными комнатами, кондиционированием, системой видеонаблюдения, телевидения. В начале эксплуатации у специалистов были сомнения, как поведут себя эти поезда на длинном плече — до 700 км. Сегодня можно уверенно констатировать: с точки зрения эксплуатации машины ведут себя достойно».

По словам господина Чатояна, в проект вложено около 500 млн руб., электропоезд разрабатывался совместно с инжиниринговой компаний «ТрансЭлКон», построен на Демиховском заводе (входит в «Трансмашхолдинг»). «В начале 2005 года мы приступили к проекту, в декабре вышел на линию первый поезд, в феврале 2006-го — второй,— отмечает господин Чатоян.— Каждый поезд — 11 вагонов в целом на 366 мест, два вагона — бизнес-класса, остальные — экономического и второго классов плюс два вагона-бара. Цена билетов — от 1,2 тыс. руб. до 2,1 тыс. руб. Изначально проект рассчитывался на средний класс, и практика показывает, что расчеты были правильными».

В основном поезда обслуживают пассажиропоток непосредственно между Москвой и Петербургом, однако в последнее время в «Н-Трансе» отмечают рост пассажиропотока по промежуточным станциям (Тверь, Верхний Волочек, Бологое, Угловка, Окуловка). «Пока рано говорить о масштабном процессе, но тенденция такая есть. В прошлом году заселенность поезда выросла на 2,5% и составила около 53%, что мы оцениваем как удовлетворительный показатель, так как у лидеров перевозок на этом направлении заселенность составляет около 80%,— отмечает господин Чатоян.— Для нас это пилотный проект, время покажет, будем ли мы расширять пассажирский бизнес. Пока же есть понимание, что сектор будет расти».

У ОАО РЖД есть несколько более скоростных поездов, в частности «Эр-200» и «Невский экспресс», покрывающие расстояние в 650 км между Москвой и Петербургом за 4 часа 40 минут. ОАО РЖД пока не высказывает желания подключить к этому рынку частных перевозчиков. «Все упирается в приобретение подвижного состава, он достаточно дорогой, тем более что составов на маршруте ОАО РЖД сейчас достаточно»,— утверждает начальник отдела экономики и условий перевозок департамента пассажирских сообщений ОАО РЖД Владимир Обломов. По его словам, у ОАО РЖД есть также программа создания скоростного движения на трассе Санкт-Петербург—Новгород.

ПОРЯДОК ДОСТУПА К ПАССАЖИРАМ

«Договоры с частными перевозчиками заключаются на 5–7 лет,— говорит Владимир Обломов.— Чтобы заключить договор с ОАО РЖД, компании необходимо представить лицензию Минтранса на осуществление перевозок, документы, подтверждающие владение подвижным составом, а также заявку на маршрут, по которому компания хочет работать». После этого с компанией-оператором заключают четыре договора: на диспетчерское сопровождение, на локомотивную тягу, на обеспечение коммуналь-

ЧАСТНЫМ ОПЕРАТОРАМ ДАЛЕКО НЕ ВСЕГДА УДАЕТСЯ СОГЛАСОВАТЬ С ОАО РЖД УДОБНОЕ ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ И ПРИБЫТИЯ СВОИХ НЕМНОГОЧИСЛЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ. В РЕЗУЛЬТАТЕ НЕКОТОРЫЕ МАРШРУТЫ ПРИХОДИТСЯ ДАЖЕ ЗАКРЫВАТЬ ИЗ-ЗА НИЗКОГО ПАССАЖИРОПОТОКА

↑
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ЧАСТНЫЙ ПРИГОРОД

Первой частной пригородной электричкой в России стал поезд Москва—Калуга, отправленный в марте 2004 года «Трансгрупп АС». Изначально предполагалось, что электричка пойдет в Рязань, но планы группы были скорректированы Московской железной дорогой. Для реализации проекта «Трансгрупп» купила на Демиховском заводе (входит в «Трансмашхолдинг», совладельцем которого является «Трансгрупп») за $2 млн электричку ЭД-4М-0091 из десяти вагонов и получила лицензию на пассажирские перевозки. Частный поезд «Калуга Транс Экспресс» с Киевского вокзала довозит пассажиров до пункта назначения за 2 часа 40 минут с тремя остановками — в Балабанове, Обнинске и Малоярославце. По словам представителей «Трансгрупп», срок окупаемости проекта — шесть лет.

В ноябре 2005 года ООО «Экспресс „Крюково—Москва“» запустило частные электрички на маршруте Москва—Зеленоград. Два поезда были взяты в аренду у ОАО РЖД и переоборудованы за $80 тыс. По оценкам руководства компании, в год пассажиропоток на этом участке составляет 5 млн человек. Однако линия планово убыточна. При запуске проекта «Экспресс „Крюково—Москва“» рассчитывало, что его доходы могут составить 160–200 млн руб., но это не покрывает плату за аренду и ремонт поезда, а также за использование инфраструктуры и диспетчерское обслуживание. Разницу компенсирует бюджет Зеленограда.

Другое направление пригородных сообщений, где участвуют частные компании,— перевозка пассажиров по железной дороге в аэропорты. Так, «Трансгрупп » совместно с ОАО РЖД реализует проект по созданию прямого сообщения от Белорусского вокзала до Шереметьева. Объем инвестиций в проект — более $250 млн, но, по подсчетам аналитиков, окупится проект не раньше чем через семь с половиной лет.