



## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ных услуг в парках приписки и на использование системы продажи билетов. Кроме того, оператор платит ОАО РЖД за использование инфраструктуры. Желаемое время отправления и прибытия поезда оператор может указать, но не факт, что оно будет утверждено. «Мы стараемся максимально удовлетворить все заявки, но все не могут отправляться с 23.00 до 00.00 часов, — поясняет господин Обломов. — Тем более что ОАО РЖД обязано учитывать расписание пригородного и грузового движения».

В итоге люксовый «Гранд Экспресс» отправляется из Москвы в 23.40 с прибытием в Петербург в 08.35, причем по прибытии его на полчаса обгоняют отправляющиеся позже поезда ОАО РЖД «Красная стрела» (23.55) и «Экспресс» (23.59) и почти на час «Николаевский экспресс», также принадлежащий монополии (отправляется всего на десять минут раньше). «Мегаполис» уходит из Москвы в 00.45 (из Петербурга — в 00.20) с прибытием в Петербург в 09.00 (в Москву — в 09.07). Осенью прошлого года ООО «Тверской экспресс» объявлял о скидках и гибком регулировании тарифов, причем в пресс-релизе отмечалось, что делалось это в том числе для привыкания пассажиров к новому поезду. Правда, время в 00.45 (отправление из Москвы) не слишком удобно для деловых людей и командировочных, которые предпочитают уезжать до 00.00. Тем не менее, загрузка на этом направлении составляет более 80%.

**ЗА ПРЕДЕЛАМИ СТОЛИЦ** Освоить дальние маршруты в другие города решился пока только «Тверской экспресс». Компания запустила поезда «Мегаполис» в Самару и Казань, планировались маршруты в Ульяновск, Екатеринбург и Сочи. Однако с этими линиями возникли проблемы. Поезд на казанском направлении совершил последний рейс в конце января, а последний самарский поезд ушел в Москву 2 февраля.

По словам заместителя гендиректора «Тверского экспресса» Андрея Колмагаева, в январе оба поезда были загружены на 30% при ожидаемом уровне в 60%, лишь в праздничные дни загрузка доходила до 50%. Господин Колмагаев объясняет снижение пассажиропотока спадом деловой активности после новогодних праздников. Бороться с недозагруженностью казанского и самарского поездов «Тверской экспресс» пытался снижением цен на билеты: с 22 января — на 50% (первоначальная цена билета в купе — 2300 руб., в СВ — 5300 руб.), но эти меры не повлияли на увеличение пассажиропотока.

Однако в пресс-службе Куйбышевской железной дороги утверждают, что хотя в январе-феврале перевозок бывает меньше, все-таки говорить о существенном снижении пассажиропотока нельзя. В «Тверском экспрессе» размер убытков и упущенную выгоду не разглашают. Эксперт ИК «Финам» Юрий Зайцев оценил январские убытки оператора примерно в \$350–400 тыс. на каждом направлении (при 60-процентной загрузке ежемесячная выручка может составлять \$700–800 тыс. на одном маршруте).

«В отличие от поезда «Жигули» ОАО РЖД, формируемого в Самаре, у «Мегаполиса» неудобное расписание — в Москву он прибывает в 14.10, в Самару — в 16.41, пассажиры теряют по половине дня полезного времени», — считает президент Ассоциации собственников подвижного состава Эдуард Поддавашкин. По его мнению, в связи с этим пассажиры отдавали предпочтение поездам ОАО РЖД. Эту версию подтверждают и пассажиры поезда: так, на сайте ООО «Тверской экспресс» в отзывах отмечается, что поезд ОАО РЖД «Жигули» «в пути на несколько часов быстрее, да и время отправления у него удобнее». Однако при этом пассажиры также утверждают, что в кассах ОАО РЖД на поезд «Тверского экспресса» в направлении Самары и Казани было труднее купить билеты, чем на поезд самой монополии, и предлагают ООО «Тверской экспресс» сделать отдельные кассы.



«КРАСНАЯ СТРЕЛА» — ОДИН ИЗ ПОЕЗДОВ ОАО РЖД, КОНКУРИРУЮЩИЙ С ПРОЕКТАМИ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ НА ЛИНИИ МОСКВА — ПЕТЕРБУРГ

В ОАО РЖД официально, конечно, версию о возможных злоупотреблениях опровергают. Однако скептического отношения к частным пассажирским поездам не слишком скрывают. Еще некоторое время назад отдельные представители руководства ОАО РЖД выражали недоумение, почему монополия должна пускать частный бизнес в наиболее прибыльные секторы пассажирских перевозок. Заместитель главы Федеральной пассажирской дирекции ОАО РЖД Леонид Комаров год назад утверждал, что «единственные прибыльные секторы этого рынка — „золотые ветки“ (среди них Москва—Санкт-Петербург), дерегулируемый сектор (купе и СВ), туризм (вагоны-салоны, туристические поезда). Отдавая эти направления бизнесу, мы тем самым повышаем убытки государства». Сейчас, правда, господин Комаров от подобных оценок воздерживается.

ООО «Тверской экспресс» уже объявило о намерении восстановить поезда Москва—Казань с апреля, а в ближайшее время — и Москва—Самара. Однако, как сообщается на сайте компании, после возобновления курсирования поезда № 8/7 «Мегаполис» Москва—Самара—Москва в период до 24 мая 2008 года расписание поезда останется прежним, изменения в графике движения произойдут только с 25 мая, с начала действия летнего расписания пассажирских поездов. Если график не поменяется, говорит господин Поддавашкин, заполняемость поездов останется на уровне 30%. Он отмечает, что рентабельными перевозки станут при загрузке в 70–80%.

О планах относительно поездов на Ульяновск, Екатеринбург и Сочи в «Тверском экспрессе» пока конкретно не говорят. Однако расширять направления планируют и другие перевозчики. В феврале 2008 года ОАО РЖД заключила договор с ООО «Южный транзит», которое будет осуществлять перевозки на маршруте Уфа—Баку два раза в

неделю. «Есть проработки и у других компаний, но пока на уровне разговоров», — говорит Владимир Обломов. По его словам, в первую очередь интерес наблюдается к «региону вокруг Москвы» — в пределах 500–1000 км, в том числе на Нижний Новгород и Воронеж.

**КАТЕГОРИЯ ЛЮКС** Однако в основном частные операторы работают в пассажирских перевозках категории люкс. Компания «Гранд Сервис Экспресс» в рекламных проспектах называет свой поезд «отелем на колесах». «До того как запустить собственный поезд, мы три года работали на аутсорсинге у ОАО РЖД», — поясняют в компании. — Занимались charterными перевозками, с 2003 года обслуживали вагоны повышенной комфортности в двух фирменных поездах. Наш положительный опыт обслуживания вагонов повышенной комфортности в составе фирменных поездов «Красная стрела» и «Татарстан», а также принципиально новый вид услуг и совершенный сервис, предлагаемый пассажиру, сыграл решающую роль при запуске проекта „Гранд Экспресс“. Нам нужно было отработать технологии, понять, где слабые места традиционного обслуживания, чтобы повышать качество своих услуг. Мы ведь не можем взять объемами перевозок — нет таких финансовых возможностей. Зато можем взять качеством».

Стоимость билетов варьируется от 4950 руб. до 21,5 тыс. руб. Самые дорогие купе вдвое больше стандартных, открываются и закрываются индивидуальными картами-ключами, внутри мягкие ковры и красное дерево. Душевые комнаты, махровые халаты. Вместо обычных полок — диваны, раскладывающиеся почти на полтора метра. Телевизоры, DVD, Wi-Fi. Самый дорогой билет — в купе «Гранд де Люкс» (десятиметровые, с подогреваемым полом и феном в душевой комнате). «Гранд Сервис» предлагает пассажиру и дополнительные услуги — заказ такси или аренду автомобиля одновременно с покупкой билета, возможность забронировать столик в ресторане поезда. Проект, по оценкам его руководителей, рентабелен: его

стоимость с учетом лизинговых платежей и выплаты процентов по кредитам составит 1,2 млрд руб., планируемый срок окупаемости — шесть лет.

Владимир Обломов отмечает тенденцию 2007 года — увеличился спрос на сегмент СВ и люкс. «Все классы перевозок растут, но люксовый сегмент растет гораздо быстрее», — поясняет господин Обломов. — Роль играют скорость и комфорт поезда». В результате ОАО РЖД вслед за частными операторами также выходит в сегмент люксовых перевозок. «В составе «Красной стрелы» и «Николаевского экспресса» нет VIP-вагонов», — признает Владимир Обломов. Но с января ОАО РЖД запустило новый поезд «Экспресс» с восьмиместными VIP-вагонами, который отправляется из Москвы в Петербург в 23.59. В монополии отмечают, что уже с первых дней работы маршрута загрузка поездов на нем достигла 82%, тогда как на «Гранд Экспресс» в тот же период было продано только 55% билетов. В ОАО РЖД ситуацию объясняют «более доступными ценами на билеты», которые для «Экспресса» составляют 3892–19 597 руб.

Кроме того, VIP-вагоны есть в составе поездов ОАО РЖД на Казань и Екатеринбург. В монополии говорят, что «изучают» сейчас сегмент люксовых перевозок, чтобы оценить, насколько в нем заинтересован госперевозчик. Стоимость одного VIP-вагона, по словам господина Обломова, составляет около 25 млн руб. (для «Экспресса» — 38 млн руб.), окупаемость проекта — не менее семи лет. При этом срок службы вагонов — 25–28 лет.

**В ТУРИСТИЧЕСКОМ ПАССАЖИРОПОТОКЕ** В ОАО РЖД выражают готовность сотрудничать с частными компаниями в сфере туризма. Одним из примеров такого взаимодействия стала работа с компанией «РЖД Тур», оказывающей услуги по организации индивидуальных и коллективных поездок по железным дорогам России и не только. В распоряжении «РЖД Тур» 15 фирменных поездов ОАО РЖД, вагоны-салоны, вагоны для проведения конференций, вагон-бар и вагоны-рестораны.

В марте 2007 года стартовал совместный проект ОАО РЖД, ООО «РЖД Тур», британской GW Travel Limited, ГК «Транссибирский экспресс» и НПП «Циркон-Сервис» — туристический поезд «Золотой орел». Туристический маршрут по Транссибу продолжается 14 дней, «Золотой орел» делает длительные остановки в наиболее интересных точках маршрута, где проводятся экскурсии, — в Казани, Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, на озере Байкал, в Улан-Уде, Улан-Баторе (поезд идет транзитом через Монголию) и Хабаровск.

За сезон поезд совершает 12 рейсов между Москвой и Владивостоком и несколько рейсов по другим маршрутам. Примерно \$20–25 млн, вложенных в проект, инвесторы планируют вернуть за семь-восемь лет. Путешествие в «золотом классе» стоит \$19,2 тыс., в «серебряном» — \$16 тыс. (в цену включено практически все, кроме авиабилетов до России, виз, услуг прачечной и напитков в вагоне-баре). В последних числах апреля РЖД запустит состав «Александр Невский», который будет использоваться как charterный поезд на различных туристических маршрутах, в этом проекте также будет участвовать «РЖД Тур».

Обслужить весь растущий элитный сегмент своими силами ОАО РЖД все равно не в состоянии, поэтому количество частных фирм, работающих по этим направлениям, растет. Производители элитных вагонов («Циркон-сервис», Завод имени Войтовича, Тверской вагоностроительный завод) констатируют рост спроса со стороны частных структур. Так, компания «Окдайл» владеет несколькими вагонами повышенной комфортности, которые прицепляет к регулярно курсирующим поездам, «Локотранс» занимается перевозками в арендованных и собственных элитных вагонах. ■

ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ СВОЮ ДОЛЮ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК КЛАССА ЛЮКС, ОАО РЖД ПУСТИЛО В ЭТОМ ГОДУ НОВЫЙ ПОЕЗД «ЭКСПРЕСС»



## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА