ПУТЬ ДО ХЕЛЬСИНКИ СТАЛ ВДВОЕ БЫСТРЕЕ

В СЕРЕДИНЕ ДЕКАБРЯ ПРОШЛОГО ГОДА БЫЛ ЗАПУЩЕН СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ALLEGRO, КОТОРЫЙ СМОГ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ХЕЛЬСИНКИ ПОЧТИ В ДВА РАЗА. РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ВОЗЛАГАЮТ НА НОВЫЙ ПОЕЗД БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ: К 2015 ГОДУ МОНОПОЛИСТ РАССЧИТЫВАЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК МЕЖДУ ДВУМЯ СЕВЕРНЫМИ СТОЛИЦАМИ. ПО ОЦЕНКАМ ЭКСПЕРТОВ, ПОЕЗД НАЙДЕТ СВОИХ КЛИЕНТОВ СРЕДИ ПАССАЖИРОВ, СТАВЯЩИХ КОМФОРТ ПРОЕЗДА ВЫШЕ ЕГО СТОИМОСТИ. ВЛАДА ГАСНИКОВА



ДМИТРИЙ АЗАРОВ

ОДИН ТАКОЙ СОСТАВ СТОИТ ОКОЛО €30 МЛН. БЛАГОДАРЯ НОВЫМ ПОЕЗДАМ ПЕТЕРБУРГ ПОЛУЧИЛ ПЕРВОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СКОРОСТНОЕ СООБЩЕНИЕ

12 декабря из Петербурга и Хельсинки навстречу друг другу отправились два Allegro, два скоростных поезда, созданных французской компанией Alstom. Каждый из запущенных составов стоит около €30 млн. Благодаря им Петербург получил первое международное скоростное сообщение — до этого Северная столица имела скоростное сообщение лишь с Москвой, которое было запущено в декабре 2009 года. Allegro смог сократить время в пути между двумя городами с 6 часов 18 минут (за такое время из Петербурга в Хельсинки можно было добраться не скоростными поездами «Репин» и «Сибелиус». С запуском Allegro оба они были отменены. — **BG**) до 3 часов 36 минут.

Первая пара Allegro осуществляет по два рейса в день: ежедневно из Петербурга в Хельсинки поезда отправляются в 6:40 и 15:25, а из Финляндии в Россию — в 10:00 и 15:00. Составы имеют остановки в Выборге, Вайниккале, Коуволе, Лахти, Тиккуриле и Пасиле. Каждый поезд рассчитан на 344 места, из которых 296 относятся ко второму классу (стоимость проезда в нем составляет €84), 48 мест — к первому (проезд в нем обойдется в €134). На территории России максимальная скорость Allegro составляет 200 км/ч, на территории Финляндии — 220 км/ч. К лету 2011 года РЖД и VR (Финские железные дороги, паритетный партнер проекта) обещают увеличить количество составов на маршруте до четырех. После этого расширения расписание отправлений международных поездов изменится.

За месяц работы из Петербурга в Хельсинки и обратно Allegro перевезли более 23 тыс. человек. При этом в период новогодних каникул средняя загрузка поездов составляла более 83%, а отдельные рейсы заполнялись практически полностью. На сегодняшний день железной дорогой из Петербурга в Хельсинки и в обратном направлении ежегодно добираются около 400 тыс. человек. К 2014–2015 году РЖД и VR обещают увеличить пассажиропоток вдвое — до 800 тыс. человек в год.

Чтобы привлечь этих пассажиров, таможенные процедуры проводятся во время движения поездов, адаптированных к зимним условиям. Обслуживает составы и российский, и финский персонал. Помимо этого в течение полутора лет РЖД и VR обещают снизить время в пути скоростного поезда до трех часов.

Борис Рыбак, генеральный директор агентства Infomost, полагает, что повышение пассажиропотока с вводом Allegro будет, но не такое значительное, как планирует перевозчик. «Пересядут на этот поезд те люди, которые сейчас ездят на автобусах и автомобилях — и не хотят стоять в очередях на границах. Поезд, который за три часа доставит пассажиров из Петербурга в Хельсинки, — это здорово, но стоимость проезда великовата», — считает господин Рыбак.

Владимир Лебедев, президент центра управленческих, экономических и правовых инициатив «Стратегия», также думает, что подобные тарифы могут помешать РЖД и VR получить планируемый пассажиропоток. «Точно пересядут на этот поезд те, кто не хочет стоять в пробке на границе и поедет, не желая уставать за рулем», — полагает господин Лебедев. Сергей Корнеев, вице-президент Российского союза туриндустрии, думает, что подобное увеличение пассажиропотока возможно лишь в том случае, если ценообразование будет гибким. «Необходимо ввести программу лояльности, систему скидок, спецпредложения для групп и прочее. Без этого соотношение цена-качество будет только в пользу последнего», — говорит господин Корнеев. ■

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ

Не секрет, что РЖД живет за счет грузовых, а не пассажирских перевозок. И они показывают рост — на территории обслуживания Октябрьской железной дороги (ОЖД, филиал РЖД) за 2010 было перевезено 95,7 млн т грузов, что на 8,2% больше показателей 2009 года. Наиболее заметный рост показали перевозка контейнеров (40,5%), черных металлов (29%), химикатов (17,8%), удобрений (11%). У «Первой грузовой компании» (оператор грузоперевозок, «дочка» РЖД) на Северо-Западе показатели выросли на 23% по сравнению с 2009 годом — в прошлом году компания перевезла 16 млн т грузов. По оценке компании, основной объем перевозок пришелся на железорудное сырье и щебень, а наиболее востребованным видом подвижного состава остаются полувагоны. **Влада Гасникова**

Реклама
