



ПОПРАВКА НА РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ Железнодорожники закупают новые комфортабельные вагоны, разрабатывают дополнительные услуги для пассажиров — словом, делают все, чтобы превратить поездку в удовольствие. Понятно, что соревноваться с авиатранспортом в сегменте дешевых билетов железные дороги могут не всегда. Их пассажир тот, кто готов платить в первую очередь не за скорость, а за комфортное путешествие. Тем не менее самые дешевые билеты на международные поезда остаются востребованными.

«В высокий сезон востребованность поезда Москва—Ницца—Москва высока и даже чувствуется нехватка мест. Дефицит в это время обусловлен редким курсированием поезда и наличием в поезде всего двух вагонов второго класса, которые летом распродаются буквально за первые две недели продажи билетов», — рассказал менеджер по развитию туроператора ArvikReisen Андрей Бахаев. — Поезд Москва—Париж—Москва тоже достаточно загружен в течение года, но свободные места в поезде все же остаются. На мой взгляд, объединение направления на Париж и Берлин в один поезд было достаточно удачным решением».

Но туроператоры отмечают, что для большинства туристов стоимость билетов на поезд высока. «Самолет остается гораздо более дешевым средством передвижения. Ввиду большой конкуренции на многие направления авиакомпании предлагают различные тарифные варианты и варианты времени вылета, у поезда такого конкурентного инструмента нет. Если у человека есть страх перед полетами, то у него не так много вариантов добраться до Европы. В летний сезон поезд по цене еще не может составить конкуренцию прямым регулярным рейсам

авиакомпаний, поскольку тарифы на поезд фиксированные и не зависят ни от глубины продаж, ни от величины спроса», — объясняет Андрей Бахаев.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин отмечает, что на цену вопроса влияет не столько отсутствие конкуренции у единственного перевозчика — ФПК, сколько плата за инфраструктуру стран, по территории которых проходят международные маршруты.

«Каждой из стран, по территории которых проходит маршрут, перевозчик платит за использование инфра-

структуры. Неслучайно большей популярностью пользуются поезда, которые ходят на средние расстояния, например в Хельсинки», — говорит Дмитрий Горин.

За последние два года экономическая эффективность международных перевозок возросла благодаря оптимизации маршрутов, отмене убыточных поездов и прицепных вагонов. Следуя такому курсу, ФПК сэкономила в 2011 году около 1 млрд руб.

Компания совместно с ОАО РЖД уже разрабатывает новую концепцию договоров по использованию российской инфраструктуры для перевозчиков других стран.

«Если поезд по какому-то направлению для наших коллег — перевозчиков других стран прибыльный, а для нас убыточный, мы будем с ними заключать договор. Коллеги просто будут платить за инфраструктуру, тем самым покрывая наши убытки. Такой договор, например, в скором времени будет с Белоруссией. Это путь к достижению рентабельности поездов», — говорит Олег Никитин.

Помимо работы над снижением стоимости перевозок для увеличения привлекательности новых трансъевропейских железнодорожных маршрутов ФПК разработала систему скидок для билетов, ввела систему электронной регистрации и начала продавать билеты через интернет. ■

ФПК ИЗУЧАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК В АВСТРИЮ, ГЕРМАНИЮ И ФИНЛЯДИЮ



НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ
ПОЕЗД МОСКВА — НИЦЦА ПЕРЕВЕЗ
УЖЕ БОЛЕЕ 16 ТЫС. ПассажиРОВ

РИА НОВОСТИ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

