ПАССАЖИРЫ ПЕРЕКЛЮЧАЮТ СКОРОСТЬ

ПЕРЕВОЗКИ В УСКОРЕННЫХ ПОЕЗДАХ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ БОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫМИ СРЕДИ ПАССАЖИРОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПРИГОРОДНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ КОМПАНИИ (ЦППК). КОЛИЧЕСТВО ПРИГОРОДНЫХ ЭКСПРЕССОВ РАСТЕТ ИЗ ГОДА В ГОД, И ОПЕРАТОР УЖЕ ПЛАНИРУЕТ ДОВЕСТИ ДОЛЮ ПРЕМИАЛЬНОГО СЕГМЕНТА ДО 15–20% ОТ ОБЩЕГО ОБЪЕМА. НО ДЛЯ ЭТОГО ПРЕДСТОИТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ПУТИ, ЗАКУПИТЬ НОВЫЕ ПОЕЗДА И УЛУЧШИТЬ СЕРВИС. СЕРГЕЙ ЕРШОВ

Ускоренное сообщение ЦППК делится на две категории: ближнее и дальнее, причем оба отличаются использованием поездов повышенной комфортности. Ближние, так называемые городские, экспрессы «Спутник» курсируют в пригородной зоне Московского транспортного узла в пределах ЦКАД (до 45 км). Как правило, общее время в пути таких поездов не превышает часа, они соединяют ближайшие города-спутники: Раменское, Мытищи, Пушкино, Железнодорожный, Юбилейный и Королев. На данный момент на девяти пригородных направлениях ЦППК — Курском, Горьковском, Ярославском, Павелецком, Казанском, Киевском, Белорусском, Рижском, Савеловском — по рабочим дням курсируют 254 ускоренных пригородных поезда повышенной комфортности. «Спутники» удобны четким графиком движения — они курсируют по выделенным путям, поэтому поезда ходят через равные интервалы времени и с высокой периодичностью, обеспечивая так называемое «тактовое» движение. Первый «Спутник» был запущен еще в 2004 году по маршруту Москва—Мытищи, это позволило сократить время в пути между городами с 38 до 18 минут.

К дальним относятся областные и межобластные экспрессы, предназначенные для перевозок на расстояние до 200 км от Москвы. Такие экспрессы отличаются минимальным количеством промежуточных остановок и высоким пассажиропотоком, а время их следования в пути составляет до трех часов. Сегодня ускоренные поезда ЦППК соединяют Москву и крупные близлежащие областные и районные центры: Рязань, Дубну, Тулу, Орехово-Зуево, Владимир, Калугу, Александров. Пассажиры могут доехать от Москвы до Рязани за три часа, от Москвы до Дубны — за два часа, от Москвы до Тулы — за два с половиной часа, от Москвы до Владимира — за 2 часа 40 минут, расстояние от Москвы до Калуги электропоезд преодолевает менее чем за три часа, а от Москвы до Александрова время в пути составляет всего 1 час 40 минут.

В состав таких электропоездов входят вагоны с пассажирским салоном первого и второго классов, и до последнего времени поездки в экспрессах были возможны только по билетам с резервированием мест. По данным ЦППК, за девять месяцев 2015 года экспрессами компании с предоставлением мест воспользовались 3 млн человек.

ВАСИЛИЙ ШИТОВ

ПЕРВЫЙ УСКОРЕННЫЙ «СПУТНИК» «МОСКВА — МЫТИЩИ» (НА ФОТО) ПОЯВИЛСЯ В 2004 ГОДУ, НО УЖЕ СТАЛ ИСТОРИЕЙ: В 2015-М ПОСЛЕДНИЙ ПОЕЗД МОДЕЛИ ЭМ4 ЗАМЕНЕН НА БОЛЕЕ СОВРЕМЕННЫЙ ЭД4М

СПРОС НА СКОРОСТЬ РАСТЕТ «Изучив опыт РЭКС („Региональный экспресс“, агент по обслуживанию пассажиров межобластных экспрессов и спутников ЦППК.— **BG**), мы решили сосредоточиться на премиальном сегменте, поэтому в апреле было создано специальное подразделение — Центр фирменного транспортного обслуживания»,— рассказывает об экспрессах начальник ЦФТО ОАО ЦППК Александр Кузьмин. ЦППК проанализировала данные о продажах билетов на электрички за 2014–2015 годы и изучила пассажиропоток альтернативных видов транспорта, после чего пришла к выводу, что имеющегося объема поездов недостаточно, чтобы перевезти всех желающих. Неудовлетворенный спрос в ЦППК решили восполнить за счет экспрессов: в июле были назначены дополнительные маршруты по пятницам из Москвы в Рязань, Тулу, Калугу, Владимир и обратно и в воскресенье из Калуги в Москву.

Результат не заставил себя долго ждать: в сентябре дополнительными поездами было перевезено 11,7 тыс. пассажиров, что составило примерно 4% от общего пассажиропотока по межобластным экспрессам. В планах компании увеличить долю перевозок поездами повышенной комфортности с 5,3% сейчас до 15–20% в 2028 году. «Это высокомаржинальный вид бизнеса, уже сейчас премиум-сегмент приносит 14,6% дохода, а в будущем может приносить 41,3%»,— объясняет Александр Кузьмин.

Но сперва ЦППК предстоит решить несколько важных задач: расширить рынок эксплуатации скорых пригородных поездов, улучшить сервис и увеличить парк подвижного состава, а также повысить лояльность пассажиров. По оценке ЦППК, новым востребованным маршрутом мог бы, например, стать Красногорск— Опалиха—Нахабино, где практически отсутствует тактовое движение. «Каждый проживающий на этом направлении житель совершает всего 0,2 поездки в год на экспрессе, тогда как на других популярных направлениях — по 4, 10 поездок»,— констатирует Александр Кузьмин. По его словам, у жителей Красногорского района также есть потребность в «Спутниках», но этому мешают ограниченные пропускные способности и другие факторы. Из-за этого количество экспрессов на этом маршруте резко уступает другим направлениям.

КАЧЕСТВЕННЫЙ РОСТ В ближайшее время ЦППК рассчитывает совершить качественный скачок в наполнении сервиса: компания готовится предоставить целый комплекс новых услуг. По словам Александра Кузьмина, по примеру авиаторов перевозчик собирается организовать бортовое питание в поездах, включив его в стоимость билета. Также ЦППК планирует оборудовать свой подвижной состав бесплатным Wi-Fi. Пока интернет работает в пилотном режиме только в одном экспрессе, но в ближайшее время он должен появиться еще в 15 поездах. Среди менее крупных элементов сервиса ожидается оснащение экспрессов зарядными устройствами для телефонов и щеткой для чистки обуви.

Но в планах ЦППК не только повысить сервис, но и улучшить уровень эффективности использования поездов 7000-й нумерации (ускоренные поезда повышенной комфортности). Александр Кузьмин говорит, что ЦППК делает ставку на запуск движения экспрессов без предоставления гарантированного посадочного места на некоторых направлениях. Таким образом компания планирует повысить загрузку вагонов. В качестве примера начальник ЦФТО ЦППК привел маршрут «Александровского экспресса», на котором с недавних пор действует две системы продаж: пять вагонов имеют гарантированные посадочные места, а в шести вагонах билеты предоставляются без конкретного места. В результате в сентябре общая выручка по «Александровскому экспрессу» выросла на 8,5% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, до 12,6 млн руб., тогда как общая выручка по экспрессам Ярославского направления увеличилась всего на 1,2%. При этом в вагонах с предоставлением гарантированного посадочного места было перевезено 20 тыс. человек, а в вагонах без предоставления мест — 50,5 тыс. человек.

Количество мест возросло благодаря большей составности поездов. Кроме того, с октября посадка пассажиров осуществляется только по билетам. В ЦППК уверены, что новая система позволяет эффективно бороться с безбилетным проездом. Теперь компания задумывается о внедрении новой системы продаж и на Владимирском направлении.

НАПЕРЕГОНКИ С ДРУГИМИ Но с учетом наличия альтернативных видов транспорта развивать премиум-сегмент в пригородном комплексе не так-то просто. При этом речь идет об автобусах, являющихся главными конкурентами железнодорожных перевозчиков. В ЦППК признают, что смогут выдержать конкуренцию только при помощи развития бренда премиального сегмента и программы лояльности. «Мы также прорабатываем вопрос модернизации поездов и работаем над подвозящими маршрутами, которые позволят обеспечить пассажиров комплексной транспортной услугой»,— отмечает Александр Кузьмин.

Он признается, что ЦППК использует весь имеющийся ресурс в борьбе за высокое качество услуги вплоть до того, что перераспределяет график ремонта поездов и при необходимости оптимизирует штат сотрудников. В противном случае, добавляет Александр Кузьмин, пассажиры, особенно в кризис, предпочтут ездить на более экономных поездах 6000-й нумерации. Разница в цене налицо: средний чек обычной электрички составляет 53 руб., а экспресса — 163 руб.

Не менее актуальным остается вопрос и обновления экспрессов. Недавно ЦППК заменила последний экспресс старой модификации «Спутник» ЭМ4 на комфортные новые электрички ЭД4М. При этом если все «спутники» компания арендовала, то новые электрички были приобретены в собственность. Преимущества новых составов очевидны: они оборудованы системой климат-контроля и видеонаблюдением, удобными креслами, обновленной конструкцией межвагонных переходов. Кроме того, каждый поезд состоит не из привычных 8, а из 11–12 вагонов.

В ТАКТ С ТРЕНДОМ Интерес к тактовому движению набирает обороты, и в первую очередь это связано с комфортом проезда и четким графиком. Кроме того, поездка в обычных электричках занимает почти в два раза больше времени, поскольку линию приходится делить с железнодорожным сообщением дальнего следования. А вот экспрессы, как правило, беспрепятственно следуют до места отправления.

В октябре тактовое движение поездов было запущено на Ленинградском направлении Октябрьской железной дороге по маршруту Москва—Крюково. Это событие ОАО РЖД анонсировало чуть ли не весь год: в сентябре наконец завершилась реконструкция четвертого главного пути, и теперь по двум специализированным путям курсируют электропоезда «Ласточка». Предполагается, что всего на этом участке будет запущено 22 пары поездов и еще 8 — по маршруту Москва—Тверь.

Но как оказалось, организовать тактовое движение поездов не так уж просто. После запуска «Ласточек» предполагалось, что частота курсирования «Сапсанов», следующих по маршруту Москва—Санкт-Петербург, значительно увеличится, но впоследствии ОАО РЖД отказалось от этой идеи. Официальная причина не называется, но можно предположить, что их несколько: и неготовность к массовой отмене транзитных поездов, и недостроенные пути, и несогласие местных жителей с готовящимся перекрытием переездов.

Тактовое движение поездов планируется запустить не только в пределах Московского транспортного узла, задумываются об этом и в других регионах. Например, движение по графику собираются наладить в Волгограде: в планах ППК «Волгоградтранспригород» организовать внутригородские пассажирские перевозки по принципу тактового движения и модернизировать транспортно-пересадочные узлы. Но это скорее заявка на будущее: говорить о каких-то конкретных шагах в этом направлении пока никто не решается. ■

ПОКА ИНТЕРНЕТ РАБОТАЕТ В ПИЛОТНОМ РЕЖИМЕ ТОЛЬКО В ОДНОМ ЭКСПРЕССЕ, НО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ОН ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ ЕЩЕ В 15 ПОЕЗДАХ