

ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ДИРЕКЦИЯ (ФПД) НАЧАЛА САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ ХОЗЯЙСТВЕННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БОЛЕЕ ГОДА НАЗАД. ИМЕЯ В СВОЕМ СОСТАВЕ 112 ТЫС. РАБОТНИКОВ, ФПД СТАЛА КРУПНЕЙШИМ ПО ЧИСЛЕННОСТИ ФИЛИАЛОМ ОАО РЖД С ГОДОВЫМ ОБЪЕМОМ ИНВЕСТИЦИЙ В ДЕСЯТКИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ. СОЗДАНИЕ ДИРЕКЦИИ ВЫЗВАНО НЕОБХОДИМОСТЬЮ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЕДИНУЮ ВЕРТИКАЛЬ.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА, «ГУДОК»

ПО ВАГОНАМ В последние пять лет пассажиропоток на железных дорогах России увеличивается в среднем на 3–4% ежегодно. В прошедшем году поездами дальнего следования ФПД было перевезено более 109 млн пассажиров, что практически соответствует уровню 1991 года, когда население страны отличалось большой подвижностью, а цены на услуги железнодорожного транспорта были доступны для большинства граждан.

Однако крупных закупок подвижного состава с того же 1991 года до середины 2000-х годов не проводилось. Срок службы пассажирского вагона составляет 28 лет — имеющийся парк постепенно вырабатывает свой ресурс. Сейчас его износ составляет 68%.

Первая крупная партия из 750 вагонов была закуплена в 2006 году, а в 2007-м президент ОАО РЖД Владимир Якунин принял решение о приобретении всего объема выпуска пассажирских вагонов у российских производителей, что составило 900 штук. Однако даже используя все мощности, заводы не в состоянии обеспечить потребности компании, которые составляют около 1,3 тыс. вагонов в год, констатирует вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов.

ОАО РЖД готово к созданию собственной вагоностроительной базы на одном из российских заводов, рассматривая как одно из самых перспективных направлений ее работы производство двухъярусного (двухэтажного) подвижного состава. В начале марта ОАО РЖД, предварительно изучив европейский опыт вагоностроения, объявило конкурс среди российских и зарубежных производителей, в котором среди прочих приняли участие канадская Bombardier и финская Transtech. Планируется, что до 2015 года компания закупит 1,2 тыс. двухэтажных вагонов, которые в первую очередь будут использоваться на линиях с наиболее плотным движением, практически исчерпавших свою пропускную способность: Москва—Санкт-Петербург и Москва—Адлер.

По мнению президента Ассоциации собственников подвижного состава Эдуарда Поддавашкина, строительство двухэтажных вагонов — решение более чем своевременное. Технично-экономическое обоснование применения двухэтажного подвижного состава в пригородном и региональном сообщении было подготовлено еще в 2006 году, был сделан прогноз роста пассажиропотока на десять лет вперед, доказывавший необходимость в подвижном составе увеличенной вместимости. «В настоящее время только по Московскому узлу ожидаемые объемы превышены на 6%», — говорит Эдуард Поддавашкин.

А поскольку РЖД активно развивает международные перевозки — за год пущены новые международные рейсы на Париж, Базель, Амстердам и другие, есть острая необходимость в ремонте и закупке международных вагонов габарита РИЦ, разрешенных к курсированию на железных дорогах Европы. В 2009–2010 годах планируется приобрести 200 единиц подвижного состава подобного класса. Также в ушедшем году было закуплено 36 вагонов класса «люкс», спрос на перевозки в которых стабильно растет.

В связи с принятой компанией программой развития пригородных пассажирских перевозок до 2015 года пре-

дусмотрено обновление подвижного состава за счет усовершенствования серийно выпускаемого, а также создания нового — в том числе так называемой городской электрички, предназначенной для перевозки пассажиров на небольшие расстояния в крупных городах, где автомобильное движение затруднено. По словам заместителя начальника пригородных пассажирских перевозок ОАО РЖД Владислава Аристового, около 20% пригородных электропоездов ОАО РЖД превысили срок службы (28 лет), что же касается дизель-поездов, то здесь цифры еще выше — около 70%. Планируется, что до 2015 года будет приобретено 8242 новых вагона и 460 — модернизировано.

ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД Все больше пассажиров готовы платить от 16 тыс. до 22 тыс. рублей за ночь поездки в двухместном купе со всеми удобствами. Поэтому ФПД готовит абсолютно новую систему классификации поездов, которая должна пройти апробацию в следующем году. Поезда разделят на класс «премиум», куда войдут поезда, состоящие только из вагонов класса «люкс», СВ и купе; «универсал», который в основном будет состоять из обычных купе и хороших плацкартных вагонов, и «эконом» — в него будут включаться вагоны с большим сроком эксплуатации и относительно низким уровнем комфорта, однако поездки в них будут существенно дешевле.

Планируется, что вагоны первых двух классов будут иметь оригинальный дизайн и, вероятнее всего, свой бренд, ассоциируемый с новым брендом ОАО РЖД.

Все это позволит задействовать дополнительно до 30% имеющегося подвижного состава за счет того, что вагоны будут унифицированы и те из них, которые курсируют только в составах фирменных поездов, не будут простаивать в промежутках между рейсами.

Директор департамента стратегического анализа консалтинговой компании ФБК Игорь Николаев высказывает некоторые сомнения по поводу того, что после реорганизации сервис для пассажиров существенно улучшится: «Нововведение повлияет на стоимость проезда. Однако не останутся ли под красивым названием „премиум“ те же привычные СВ со стандартным набором услуг? Более того, многие фирменные поезда уже представляют собой готовые бренды, позитивно воспринимаемые пассажирами. Многие компании вкладывают огромные деньги в то, чтобы выработать у пассажиров лояльность и узнаваемость бренда. У ОАО РЖД это все есть, поэтому подобное начинание, конечно, вызывает много вопросов».

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА Самыми востребованными остаются перевозки в плацкартных вагонах. В 2007 году объем перевозок в плацкартных вагонах вырос на 6,6%, наметилась стагнация перевозок в вагонах купейных, где в тот же период пассажирооборот упал на 0,2%.

Причина, по мнению руководителя ФПД, кроется в неравномерной индексации тарифов и полученного в результате этого почти трехкратного ценового разрыва стоимости проезда в купе и плацкарте.

С целью повышения конкурентоспособности купейных перевозок, составляющих 25% объемов и 50% доходных поступлений дирекции, в прошлом году был реализован ряд локальных тарифных акций, давших положительный эффект, — 20-процентная скидка на поездки в купейных вагонах и вагонах СВ дополнительно назначаемых поездов 500-й нумерации в пик летних перевозок 2007 года, что дало прирост пассажиропотока на 6% и дополнительные доходы в размере 15,5 млн руб., и 20-процентная скидка на поездки в купейных вагонах в направлении черноморских курортов России, действовавшая во второй половине

августа 2007 года, которая дала 28-процентный прирост продаж в целевой группе поездов и рост общей суммы доходов от перевозок на 43,6%.

БЫСТРОЕ ПИТАНИЕ ФПД выявляет и анализирует собственные недостатки — с этой целью она не только организовала горячие линии в каждом из 16 собственных региональных подразделений, но и провела маркетинговое исследование в поездах компании, в ходе которого было собрано более 12 тыс. анкет пассажиров.

Общий балл, на который пассажиры оценили сервис в поездах, составляет 4,5 из 5. Одним из наиболее слабых мест в работе дирекции опрошенные назвали существующую систему питания пассажиров, ассортимент питания и качество обслуживания в вагонах-ресторанах.

В 2008 году был снят признак повышенной комфортности с 1 тыс. вагонов такого типа, что составляет половину от их количества. Одна из основных причин — невозможность силами дирекции обеспечить питание пассажиров на высоком уровне.

По словам заместителя генерального директора ФПД Леонида Комарова, дирекции необходима полная перестройка системы питания. Развернута работа по ее модернизации с привлечением зарубежных консалтинговых и кейтеринговых компаний. Новая концепция питания должна быть готова уже к лету, и одним из самых перспективных направлений ФПД считает строительство фабрик по производству готовых рационов питания, которые в поезде потребуются лишь разогреть.

ТЕХНОЛОГИИ ПРОДАЖ На сегодняшний день правовые основы для осуществления смешанных перевозок — продажи единого документа на поезд и са-



ВПЕРВЫЕ ЗА 17 ЛЕТ ОБЪЕМ ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗК ПО РОССИЙСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ СРАВНЯЛСЯ С ОБЪЕМОМ ПЕРЕВОЗК ДОКРИЗИСНОГО 1991 ГОДА

В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ ПОЕЗДАМИ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ ФПД БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО БОЛЕЕ 109 МЛН ПАССАЖИРОВ, ЧТО ПРАКТИЧЕСКИ СООТВЕТСТВУЕТ УРОВНЮ 1991 ГОДА, КОГДА БИЛЕТЫ БЫЛИ НЕДОРОГИ, А НАСЕЛЕНИЕ ПОДВИЖНО



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА