Высокоскоростное железнодорожное движение на территории России становится реальностью. Но, как оказалось, оно не всегда подходит для организации перевозки групп туристов, в результате чего турбизнес вынужден приспосабливаться к тому, что дают...

Быстрее ветра

Первая ласточка высокоскоростного железнодорожного движения в РФ, поезд «Сапсан» (производство Siemens), начал курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом 17 декабря прошлого года.

В настоящее время между двумя столицами курсируют уже 7 пар поездов, каждый из которых состоит из 10 вагонов (общая вместимость – 553 пассажира). Летом (из-за ремонта) минимальное время в пути составляет 3 часа 55 минут, однако осенью оно сократится на 10 минут, а в следующем году – еще на 15. По прогнозам, в 2010-м «Сапсаны» перевезут не менее 9,1 млн человек.

Однако не только эти поезда «летают» по России. С 30 июля «Сапсан» начал курсировать на маршруте Петербург - Нижний Новгород (время в пути 8 часов 25 минут) с остановкой на Курском вокзале в Москве. Как сообщил генеральный директор Дирекции скоростного сообщения Дмитрий Пегов, в середине декабря 2010-го планируется запустить и высокоскоростной поезд «Аллегро» (производства Alstom) на участке Петербург- Хельсинки (с остановкой в Выборге и четырьмя остановками на территории Финляндии), который станет добираться до финской столицы всего за 3,5 часа.

Известно, что к Олимпиаде-2014 есть планы проложить высокоскоростной маршрут по железной дороге и до Сочи. Как показала практика, спрос на «Сапсан» велик: средняя загрузка поездов составляет более 85%, а на вечерние рейсы доходит до 100% и более (с учетом частичной сменяемости пассажиров в пути).

Что бизнесмену хорошо

Вице-президент РСТ Сергей Корнеев, выступая на рабочей встрече руководства

Комиссии по въездному туризму и Дирекции скоростного сообщения РЖД, подчеркнул, что интерес к такого вида перевозке и у турбизнеса, и у путешественников есть. Однако у них, как выяснилось, есть к железнодорожникам и претензии.

Во-первых, «въездные» туроператоры, заключив контракты с зарубежными партнерами на этот год еще в 2009-м, попали в сложную экономическую ситуацию. На старых поездах, которые отменены из-за появления «Сапсана», перевозка из Москвы в Петербург обходилась на 20-30% дешевле. На той же «Авроре» и «Невском экспрессе» стоимость билета 2 класса (64 кресла в вагоне) составляла 2,5-2,6 тыс. рублей (60-65 евро). На «Сапсане» же, который приходит примерно в то же время вечером в обе столицы (дневной поезд на 13 часов неудобен для туризма) стоимость аналогичных билетов колеблется от 3,2 до 3,6 тыс. рублей (82-92 евро). А если учесть, что нередко иностранные туристы прилетают в Москву, а обратно из России отправляются из Петербурга, билет в один конец становится еще дороже. В результате операторы зачастую вынуждены доплачивать разницу из своего кармана: договора далеко не всегда предусматривают возможность пересмотра цен.

Во-вторых, скоростные и вполне комфортабельные поезда (в бизнес-классе есть даже бесплатный Wi-Fi) оказались не очень приспособлены к перевозке групп туристов вместе с их объемным багажом. «В начале каждого вагона «Сапсана» несколько больших чемоданов поставить можно. Но как быть, если в нем едет группа из 25-30 человек? - спрашивает генеральный директор компании «Тари-тур» Марина Левченко. – Ведь внизу места нет, а на верхние полки никто багаж взгромождать не будет – тяжело и опасно. Этот поезд рассчитан лишь на бизнесменов, которые едут с портфельчиком...».

В-третьих, туроператоры недовольны тем, что билеты для больших групп на «Сапсан» приобрести сложно: нередко посадить те же 30 человек в один вагон – настоящая проблема, которую не всегда удается решить. Какие же аргументы и предложения есть у РЖД?

«Будем решать...»

Желание найти общий язык с туристическим бизнесом в Дирекции скоростного сообщения РЖД есть. И это подтвердила встреча с членами Комиссии РСТ по въездному туризму. Однако у каждого ведь свой интерес...

Так, по словам Дмитрия Пегова, цена на проезд в высокоскоростных поездах, которая учитывает сезонность, день недели и время отправления, вполне приемлема. К тому же есть намерение ввести групповые коэффициенты, которые позволят ее снизить.

Правда, как во время презентации пояснила представитель Дирекции скоростного сообщения Елена Деменченкова, система бронирования может быть выстроена по принципу, используемому в гостиницах. Турфирма сможет выкупать либо «жесткий», либо «мягкий» блок мест. При этом коммитмент предполагает фиксированные цены, сроки и оплату по строгим договорным обязательствам, но никаких возвратов за нереализованные места не будет. В случае аллотмента туроператор может отказаться от квоты (или ее части), но будет платить штраф при отказе позже установленного срока. Сроки подачи заявок предлагают от 180 до 50 дней, а продажа билетов начнется, как обычно, только за 45 суток.

Железнодорожники намерены включить в договор и ряд обязательных пунктов. Таких как количество туристов в группе, сроки снятия заказов на билеты без штрафов, виды тарифов на билеты, порядок и сроки оплаты выкупленных и неиспользованных билетов, ответственность за нарушение правил их реализации. Правда, поскольку это проект, представители РЖД говорят, что готовы прислушаться к пожеланиям турбизнеса.

И такие пожелания есть. Например, значительное снижение нижней границы срока подачи заявок (менее 50 дней). Возможность учета в скидках по «жестким» блокам операторских рисков. Введение группового онлайн-бронирования. И даже появление в составе поезда туристического вагона, в котором было бы полноценное багажное отделение.

Однако представители турбизнеса не скрывают, что этот сезон им придется работать без учета пожеланий, да и по следующему картина неясна. «Проект еще сырой, – считает руководитель экскурсионного отдела компании «Роза ветров» Елена Чистякова. – И пока он более выгоден для крупных фирм, имеющих большие объемы и заранее составляющих график туров. А оплата заявочного сбора делает групповой билет дороже, чем приобретение проездных документов в индивидуальном порядке для каждого туриста».

Пока стороны ищут пути взаимовыгодного сотрудничества, сезон идет своим чередом. И «Сапсаны» по-прежнему не очень то жалуют «группового» туриста с багажом. Впрочем,

как заявили представители РЖД, на высокоскоростных поездах свет клином не сошелся. И если днем из одной российской столицы в другую по железной дороге доехать и вправду стало больше почти нечем, то ночью на направлении Москва-Петербург ежедневно курсируют до 20 пар поездов. В них и вагоны самые разные, и цены на любой кошелек... Текст: Артем Владимиров