

Дмитрий Пегов: Скоростные перевозки – железнодорожный стиль



ПЕРЕВОЗКИ

Татьяна Комендант

Дирекция скоростного сообщения как филиал ОАО «РЖД» была образована год назад, а в конце января уже поздравляла своего стотысячного пассажира, ее выручка на этот момент составила более 200 миллионов рублей. О перспективах развития скоростного сообщения в России рассказывает генеральный директор дирекции Дмитрий Пегов.

– Дмитрий Владимирович, с какой целью была выделена дирекция скоростного сообщения, если есть Федеральная пассажирская дирекция?

– Причин несколько. Во-первых, этот проект важен не только для РЖД, но и для России в целом. Во-вторых, было желание собрать вместе специалистов именно в сфере обслуживания скоростных поездов. В-третьих, существовала необходимость обособить расходы, связанные с организацией такого рода движения, показать все доходы, которые РЖД могут получить от данного вида деятельности, чтобы реально представлять себе картину этого бизнеса в плане продвижения, развития и обоснования скоростного движения на всей сети РЖД.

Нам приходилось решать очень специфические задачи. К примеру, эксплуатация скоростных поездов при низких температурах – это настоящий технологический прорыв, причем не только для России. Ведь нигде в мире при температуре минус 38 градусов поезд не движется со скоростью 250 километров в час. Немецкие специалисты перед тем, как проектировать «Сапсан», тщательно изучили особенности эксплуатации поездов в условиях низких температур. И часть идей, которые уже применялись на железных дорогах России, воплотили в этом поезде. Это помогает пережить нынешнюю суровую зиму.

– Какие направления вы уже обслуживаете, а какие планируете принять в этом году?

– Основное наше направле-

К локомотивным бригадам и проводникам, работающим на скоростных поездах, предъявляются повышенные требования

ние – Санкт-Петербург – Москва. В апреле планируем увеличить количество скоростных поездов на две пары, а с 1 июля – запустить «Сапсан» на направлении Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. Будут курсировать одна пара поездов между Санкт-Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом и одна пара между Москвой и Нижним Новгородом.

В этом году предстоит провести сертификационные испытания поездов «Аллегро». По плану они должны начаться в марте, а в конце года мы должны пустить их на участке Санкт-Петербург – Хельсинки.

Кроме того, в этом году мы должны рассмотреть технические задания и концепцию обслуживания для поездов «Дезиро», которые поставит компания «Сименс» для работы во время Олимпиады в Сочи.

– Какие требования вы предъявляете к специалистам, обслуживающим скоростные поезда?

– Конечно же, скоростные поезда – это поезда другого уровня. И кадровую работу мы начали заранее. Пришлось готовить и ремонтный персонал, и локомотивные бригады, и поезда. В том числе вместе со стюардами, которые сейчас занимают питание в поезде.

В прессе сейчас много сравнений «Сапсана» с самолетом. Но с самолетом можно сделать только одно сравнение: скорость движения поезда на протяжении более четырехсот километров – это скорость самолета по взлетной полосе. Все

остальное – это железная дорога, это наш стиль. Пускай летчики сравнивают самолет с поездом!

– По точности времени прибытия?

– И по качеству. Работа очень напряженная. Локомотивные бригады – практически одна молодежь. Людям постарше уже сложно пройти ту медицинскую комиссию, которую проходят машинисты скоростных поездов. Бригады проводников пришлось заново обучать. Были приглашены преподаватели, которые давали совершенно новый уровень знаний в плане сервиса, обслуживания пассажиров, английского языка. Как вы знаете, поезд у нас для некурящих, поэтому пришлось проводить еще и отбор именно некурящего персонала или тех, кто клятвенно пообещал, что бросит. Если взять программу подготовки проводников обычных поездов, то мы там увидим такие пункты, как топка котла, растапливание титана, заправка поезда водой. Здесь же проводники занимаются только пассажирами. Их задача – обеспечить комфортный проезд пассажиров от начальной станции до конечной. При подготовке уделялось особое внимание действиям в нестандартной ситуации. Был особый курс по спасательновосстановительным работам. Большое внимание мы уделили качеству обслуживания пассажиров, общению с пассажирами, чтобы они чувствовали себя раскрепощенно, чтобы поездка доставляла удовольствие.

– А локомотивные бригады также прошли спецобучение?

– Локомотивные бригады – первая группа – проходили подготовку в Германии, на немецких железных дорогах. Сейчас обучение ведется в России, в специально построенном новом центре. Там установлен уникальный тренажер, который позволяет имитировать реальные ситуации, например, движение в кривой.

В феврале группа наших машинистов отправляется в Хельсинки для обучения вождению поездов «Аллегро». Этим начинается реализация второго проекта – эксплуатация скоростных поездов совместно с «Финскими железными дорогами». Всех машинистов обучаем английскому языку, чтобы не было языкового барьера.

– А доходы у ваших работников выше, чем на обычных, не скоростных поездах?

– Не буду лукавить – изначально был поставлен вопрос о том, что зарплата работников на скоростных поездах должна быть выше, чем на обычных, чтобы у членов локомотивных бригад был стимул к такому труду. График напряженный, дело ответственное, людям необходимо поддерживать состояние своего здоровья на должном уровне, полноценно отдыхать – на это должно хватать в том числе и финансовых возможностей. Чтобы можно было и какие-то путевки купить на юг... И не вкалывать самоотверженно на огороде, когда надо отдыхать. Как вы знаете, в истории РЖД бывали случаи,

когда машинист перед работой сажал картошку, а потом засыпал в кабине локомотива.

Думаю, что зарплата, которую мы предложили машинистам скоростных поездов, позволит избежать подобных случаев. Но и требования к ним предъявляются достаточно высокие.

– Какую тарифную политику вы планируете вести? Будут ли меняться цены на билеты?

– Пока нет оснований для изменения тарифов, но если мы будем что-то менять, то это будет гибкая политика, направленная на перераспределение пассажиропотоков. Если в какие-то дни поезда будут малонаселенными, то можно будет подумать о том, чтобы переклещать туда пассажиров с более населенных поездов с помощью более привлекательного тарифа. Пока все поезда заполнены.

– Над чем вы сегодня работаете?

– Над улучшением качества обслуживания. Конечно, совершенству нет предела, но все-таки надо стремиться к большему. Конечно, у нас есть недостатки, и те пассажиры, которые ехали первыми поездами, видели их воочию. В бизнес-классе пассажиры были недовольны медлительностью проводников. Порой они совершали лишние передвижения, дублировали друг друга. В итоге кто-то кого-то задел, неаккуратно чай подал, руки задрожали.

Сейчас все приходит в норму, потому что персонал привыкает к нужному темпу, к пассажирам, появляется нужный автоматизм в работе. Но мы будем работать над качеством и дальше.



Скоростное движение в России будет развиваться