

Улучшение пассажирских перевозок НОЧНЫМИ ПОЕЗДАМИ

Пассажирские перевозки ночными поездами на железных дорогах Германии (DBAG) в 1990-х годах находились в полном упадке, так как устаревший подвижной состав уже не отвечал современным требованиям. С другой стороны, в этой стране они всегда составляли значительную долю перевозок в дальних сообщениях. В настоящее время DBAG стремятся вновь повысить привлекательность ночных поездов для пассажиров, а потому вкладывают значительные средства в обновление парка спальных вагонов.

Из истории ночных пассажирских перевозок

Спальные вагоны курсируют по сети железных дорог Германии уже около 120 лет. В первые годы развития перевозок этого вида для пересечения Германии бывшая компания, владевшая подвижным составом (Международное общество спальных вагонов, CIWL), должна была заключить договоры с 15 железнодорожными компаниями, которые по очереди принимали вагоны. Позже открылось движение от Парижа до Стамбула, где курсировал «Восточный экспресс» (Orient-Express). Маршрут Берлин—Париж был открыт в 1883 г.

Первые ночные поезда с хорошо известными спальными вагонами способствовали свободе перемещений пассажиров и стали своего рода символом комфортабельных поездов класса люкс. Так, пассажиров поезда Берлин—Париж ожидал вагон, внутренние стенки которого были облицованы панелями из красного дерева, на полу уложен паркет из дуба, кресла обиты шелковым репсом. В таком вагоне было три двухместных купе первого класса и два четырехместных второго класса. В некоторых вагонах имелись тамбуры с сиденьями для прислуги, с которой хозяева при необходимости могли общаться по воздушному телеграфу.

В прошлом столетии в результате увеличения объемов высокоскоростных железнодорожных и авиаперевозок, выполнявшихся в дневное время, популярность ночных поездов упала. В последний раз значительные инвестиции в перевозки ночными поездами имели место в 1960-х годах: были построены спальные вагоны, в каждом из которых было 11 купе с тремя спальными местами, душ в коридоре и хорошо оборудованное купе для обслуживающего персонала.

Несколькими десятилетиями раньше создание вагонов с местами для лежания способствовало повышению популярности ночных поездов для широких слоев населения: стимулом служило желание совершать поездки в ночное время по доступной цене, но с отказом от условий повышенной комфортности. Пассажир мог спать в этом вагоне, но со значительно меньшими удобствами, чем в классическом спальном. Из-за возможности преодолевать большие расстояния в ночное время за доступную цену и с относительным комфортом вагоны с местами для лежания еще и сейчас не исключаются из концепции перевозок ночными поездами.

Несколько европейских железных дорог объединились с целью создания совместного пула спальных вагонов Trans-Euro-Nacht (TEN) и их эксплуатации с обеспечением единого уровня качест-

ва. Кроме того, это способствовало увеличению загрузки железных дорог и созданию дополнительных рабочих мест. Тем не менее экономическая ситуация этого сектора пассажирских перевозок была достаточно сложной: стоимость авиаперевозок упала, в ответ на это были отменены некоторые маршруты поездов со спальными вагонами и снижены инвестиции в этот вид перевозок. Отсутствие маркетинговой концепции еще более осложнило ситуацию: в конце 1980-х годов перевозки ночными поездами почти полностью пришли в упадок и потеряли клиентуру. В начале 1990-х годов они перестали приносить прибыль, в результате чего объединение TEN было ликвидировано.

В конце 1998 г. компании AutoZug, входящей в холдинг DBAG, было поручено проведение мероприятий по улучшению пассажирских перевозок ночными поездами. Эта задача была реализована, чему способствовал тот факт, что AutoZug выполняла свои перевозки прежде всего в ночное время и располагала рядом новых наработок в этой области.

Этапы реализации программы

Программа развития и улучшения качества пассажирских перевозок ночными поездами включала пять этапов.

Концепция линий

Основой концепции стал предложенный еще в 1998 г. анализ фактических пассажиропотоков в Германии и международном сообщении ночными поездами. Сеть

линий, сформировавшаяся исторически, должна была выйти на новый уровень, базирующийся на результатах исследования рынка.

Так как с самого начала было ясно, что в подвижной состав необходимы значительные инвестиции, по отдельным линиям были предъявлены индивидуальные требования к поездам и вагонам, которые должны обращаться на этих линиях.

Так, была принята концепция формирования поездов из групп беспересадочных вагонов. Примером может служить поезд, отправляющийся из Мюнхена. На одной из станций по маршруту следования он расцепляется на две части, одна из которых следует в Копенгаген, вторая — в Бинц на о. Рюген.

Важный результат в отношении снижения затрат по перевоз-

кам этого вида удалось получить благодаря концентрации деятельности компании в четырех городах: Гамбурге, Берлине, Дортмунде и Мюнхене. Здесь осуществляется деление поездов на группы из беспересадочных вагонов. На всех других конечных станциях пока используется традиционная технология с оборотом поездов.

В результате того что на перевозке в дневное время затрачивалось все меньше времени, пришлось отказаться от таких коротких маршрутов, как Штутгарт/Франкфурт-на-Майне—Гамбург (или Берлин).

Фактическая сеть обращения ночных поездов DBAG в 2004 г. включает 17 магистральных линий, от которых отходят свыше 1600 соединительных участков (рис. 1).

Концепция ночных поездов

Проектно-конструкторская группа, работавшая над проектом, провела стендовые исследования всего типоряда спальных вагонов парка. Кроме того, она изучила рынок пассажирских перевозок. Анализ рынка показал, что ночные поезда должны формироваться из вагонов, относящихся к разным группам комфорта: спальных, с местами для лежания, с местами для сидения. Исходя из этого рабочая группа составила для каждого класса комфорта список требований, послуживший основой при разработке новых и модернизации существующих вагонов. В целом на модернизацию парка подвижного состава, длившуюся четыре года, было израсходовано 125 млн. евро.

Мероприятия касались вагонов всех трех перечисленных категорий.

Для вагонов с местами для сидения предусматривалось:

- простая, экономически выгодная модернизация;
- отсутствие системы кондиционирования воздуха;
- неоткидывающиеся спинки сидений (желающие лежать должны

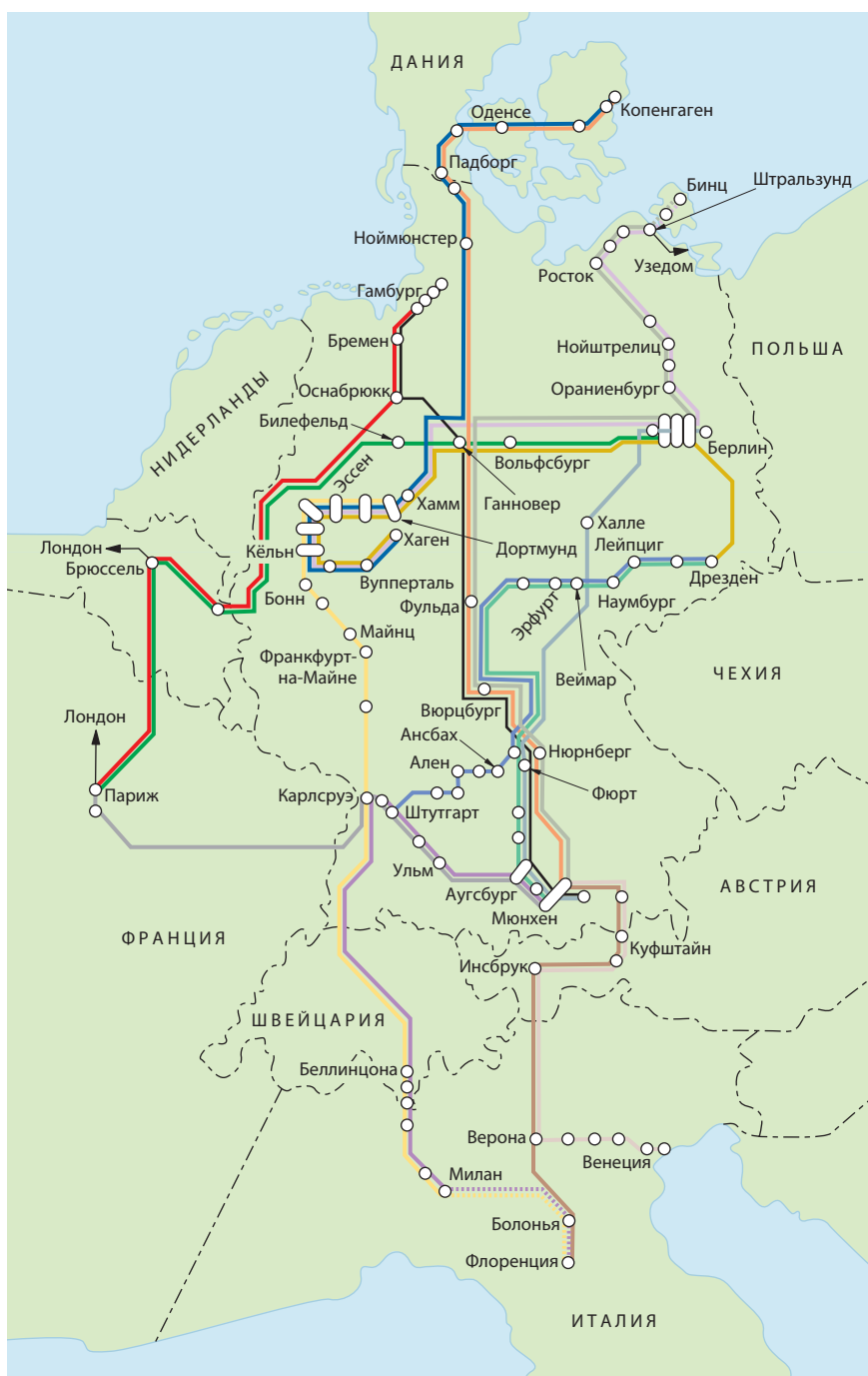


Рис. 1. Сеть сообщений компании DB NachtZug

выбирать вагон с местами для лежания);

- возможность перевозки велосипедов (в вагонах одной модификации предусмотрено семь мест для велосипедов, вторая модификация таких мест не предусматривает).

В вагонах с местами для лежания (рис. 2) было реализовано:

- полное обновление интерьера;
- оснащение системой кондиционирования воздуха;

- размещение в каждом купе шести мест для лежания с возможностью трансформации в четырехместное купе за счет двух средних (по высоте) полок;

- возможность размещения инвалидов на колясках в вагонах специальной серии с местами для лежания. В купе таких вагонов, которые разработаны по рекомендации организаций, защищающих права инвалидов, предусмотрены умывальники.

Спальные вагоны следует рассматривать как самые современные и наиболее комфортные для перевозок ночными поездами. Тем не менее при их разработке нужно было найти компромисс между уровнем комфорта и стоимостью проезда, которая не должна быть слишком высокой. Задание спроектировать новый спальный вагон компания AutoZug должна была выполнить с учетом этого условия. В первую очередь было реализовано следующее:

- на 10 % увеличена пассажироместность с целью повышения прибыльности перевозок этого вида;

- в соответствии с требованиями рынка 25 % купе оборудованы душевыми кабинами и туалетами (25 % опрошенных пассажиров готовы платить больше, если в купе есть такие удобства);

- обеспечена возможность размещения громоздкой клади под нижним спальным местом;

- предусмотрены общий душ и туалет в коридоре, предназначенные для пассажиров купе, не имеющих этих удобств;



Рис. 2. Купе вагона с местами для лежания (фото: DBAG/DBA)

- реализована возможность объединения купе, оборудованного душем и туалетом, с расположенным рядом купе, не имеющим этих удобств;

- такая же возможность предусмотрена для расположенных рядом двух купе, не оборудованных душевой кабиной и туалетом;

- смонтирована новейшая система освещения, установлено внутреннее оборудование современного дизайна;

- предусмотрена возможность запираания дверей проездными билетами-карточками, как в номере отеля;

- обеспечена связь с проводником по переговорному устройству;

- сервисное купе оборудовано холодильным шкафом и отвечает современным гигиеническим нормам. При отсутствии в поезде вагона-ресторана здесь можно получить закуски и напитки.

Разработка спального вагона

В рамках проекта улучшения перевозок ночными поездами компания AutoZug сотрудничала со специалистами-конструкторами компании TriCon Desing. В начале 1999 г. рабочая группа сформулировала требования к спальному вагону новой конструкции и при-

ступила к разработке его концепции. Первым шагом в проектировании вагона стало требование увеличения длины вагона до 30 м. В связи с этим пришлось изыскивать новые, более экономные решения, чтобы все-таки исходить из традиционной длины 26,4 м.

С учетом мнения оппонентов, заказчиков и специалистов сервисных служб удалось в течение нескольких месяцев найти нужное решение. По окончании выполнения конструктивных расчетов были построены модели в масштабе 1:1 пассажирского и сервисного купе, на которых нужно было проверить расстановку всех компонентов интерьера и оборудования. Эти модели стали основой для составления технических условий на спальный вагон новой конструкции.

По результатам международного тендера был выбран изготовитель, и в конце 1999 г. началась разработка вагона. Опытный образец изготавливался компанией PFA на базе вагона серии Vm 234 с местами для сидения. Уже через полтора года после начала разработок (в сентябре 2000 г.) удалось впервые представить общественности новый спальный вагон на выставке InnoTrans в Берлине. Несмотря на то что вагон был готов к эксплуатации, он еще не получил допус-



Рис. 3. Новый спальный вагон серии WLABmz 173.1 (фото: DB AutoZug)

ка и поэтому не прошел эксплуатационных испытаний. Вскоре после этого по экономическим причинам компания PFA передала контракт на поставки спальных вагонов другому разработчику, а именно компании Siemens SGP Verkehrstechnik (Грац/Вена). Выпуск вагонов был организован на предприятии Maribor в Словении.

Новый разработчик отказался от ряда технических узлов, реализованных на опытном образце, чтобы выполнить требования технических условий. К таким узлам и компонентам относятся, например, система водоснабжения, теплоизоляция вагона, тип остекления и различные конструктивные модули салона. После этого были внесены изменения в техническую документацию, в частности в отношении противопожарной защиты. Большое число необходимых новшеств привело к значительной за-

держке выполнения первоначального графика.

В конце 2002 г. новый опытный образец спального вагона был полностью изготовлен, и можно было приступить к серийному выпуску остальной партии, насчитывавшей 41 ед.

Описание спального вагона

Общая характеристика

Спальный вагон WLABmz 173.1 (рис. 3) спроектирован и построен в соответствии с нормами МСЖД и RIC (Соглашение о совместном использовании пассажирских и багажных вагонов в международном сообщении). В этом классическом вагоне длиной 26,4 м имеется 12 пассажирских купе (три из них с душем и туалетом). Дополнительно оборудованы сервисное купе, туа-

лет и одна душевая кабина общего пользования.

Современные ударно-тяговые и сцепные устройства, а также конструкция межвагонных переходов гарантируют возможность эксплуатации вагонов на сети всей Европы и возможность питания от различных систем электроснабжения. Высокоэффективная ходовая часть с пневматическими рессорами во второй ступени подвешивания обеспечивает надежный и плавный ход при максимальной скорости движения 200 км/ч. Требования, предъявляемые к системе торможения, выполняются благодаря использованию электропневматического тормоза, оборудованного системой блокирования экстренного торможения в тоннелях, принятой на сети DBAG. На оси каждой колесной пары установлено по три тормозных диска. Кроме того, каждая тележка оборудована дву-

мя комплектами магнитно-рельсового тормоза.

Вагон соответствует 2-й ступени пожаробезопасности согласно DIN 5510 и пригоден для высокоскоростных линий DBAG. Система кондиционирования воздуха и установка снабжения питьевой водой, стерилизуемой ультрафиолетовыми лучами, обеспечивают высокий уровень комфорта. Этой же задаче служит и современное дизайнерское решение интерьеров купе.

Кузов. Кузов вагона представляет собой жесткую стальную конструкцию. Сварные элементы нижней рамы, боковых стенок и крыши изготавливаются отдельно, а затем при сборке соединяются, образуя каркас кузова. При этом учитываются требования документа МСЖД 566 в отношении прочности и обеспечивается соблюдение технологии сварки в соответствии со стандартами. Помимо антикоррозионной грунтовки (толщина слоя 60 мкм) и шпаклевки, выравнивающей поверхность, на кузов также наносится промежуточный слой толщиной 60 мкм и кроющий толщиной 40 мкм. Сверху наносится лак, защищающий поверхности от загрязнения и граффити.

Теплоизоляция кузова отвечает требованиям пожаробезопасности. В области крыши она выполнена из блоков минеральной ваты, ламинированной алюминиевой фольгой. Конец вагона, не имеющий входного тамбура, защищен двойным слоем минеральной ваты, так как там проходят трубы системы водоснабжения. На полу здесь также уложена дополнительная плита с тепло- и шумоизолирующим слоем.

Внутри кузова с помощью сварки крепятся перегородки между купе, система трубопроводов, дополнительный и уравнивающий воздушные резервуары, устройство обеззараживания воды ультрафиолетовыми лучами, распределительные шкафы и другие компоненты. К нижней раме крепится следующее оборудование: блок электроснабжения, водяной модуль, сборные

баки туалетов, компрессорно-конденсаторный агрегат и воздушный резервуар системы кондиционирования воздуха, трубопроводы разного назначения, воздушный резервуар системы торможения и другие ее компоненты.

Входной тамбур имеется только в одном конце вагона. Входные поворототно-сдвижные двери с обеих сторон вагона выполнены односторонними, снабжены электропневматическим приводом и откидными подножками. Раздвижные двери в торцовых стенках также имеют электропневматический привод, обеспечивают герметичность в закрытом состоянии, предотвращая распространение дыма в случае пожара, соответствуют второй ступени пожаробезопасности и пригодны для скорости движения до 200 км/ч.

Окна пассажирских купе выполнены герметичными и снабжены вентиляционными клапанами. Такую же конструкцию имеют и три окна в боковом проходе, остальные три—глухие. Стеклопакеты с резиновым уплотняющим профилем вставлены в алюминиевые наружные рамы, которые крепятся к каркасу кузова с помощью клепки.

Межвагонные переходы в составе поезда отвечают требованиям соответствующих документов МСЖД: переходные площадки защищены от ударов и закрыты резиновыми суфле.

Вагоны соединяются с помощью механической сцепки с поглощающим аппаратом типа 570. Винтовая сцепка рассчитана на разрывную нагрузку 350 кН. Вагоны оборудованы закрытыми цилиндрическими буферами с конечным давлением 350 кН и длиной хода 110 мм.

Ходовая часть. Чтобы обеспечить максимальную плавность хода, необходимую для поезда из спальных вагонов, используются тележки серии SGP400 3SMG, рассчитанные на максимальную скорость 200 км/ч. Колесные пары с осевой нагрузкой 17 т направляются в раме тележки с помощью

упругих и демпфирующих элементов системы первичного рессорного подвешивания. Кузов вагона опирается на пневморессору, которая передает продольные усилия через шкворень тележки. В тележку интегрированы упоры против боковой качки, гасители колебаний виляния, поперечные рессоры и ограничители поперечных перемещений. При выходе из строя системы пневморессор вагон остается способным к продолжению движения с максимальной скоростью.

Система электроснабжения. Снабжение поезда электрической энергией осуществляется по электрической магистрали поезда и сцепным устройствам в соответствии с документом МСЖД 552. Контейнер с аппаратурой электроснабжения (EVB), размещенный под кузовом вагона, способен работать на нескольких системах тока с установленной мощностью 90 кВ·А. В контейнере системы электроснабжения размещены:

- преобразователь мощностью 25 кВ·А, предназначенный для питания бортовой сети трехфазного тока напряжением 250 В;
- преобразователь мощностью 35 кВ·А для питания холодильного агрегата установки кондиционирования воздуха;
- зарядное устройство мощностью 6 кВт, обеспечивающее питание цепи заряда бортовой аккумуляторной батареи напряжением 24 В.

Кроме того, непосредственно от промежуточного звена получает питание напряжением 670 В постоянного тока установка нагрева воды, потребляющая мощность 20 кВт. Ток каждого EVB не должен превышать 50 А. Таким образом, согласно требованиям МСЖД ток в поездах магистральной длиннооставного поезда должен быть не более 800 А.

Бортовая сеть напряжением 230 В питает:

- кухонное оборудование сервисного купе;

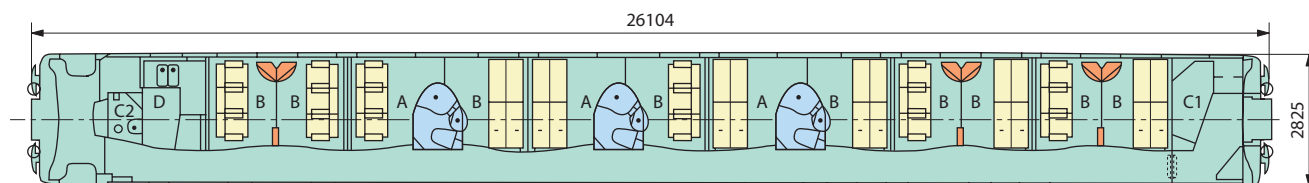


Рис. 4. Планировка вагона WLABmz 173:

A—трехместные купе с туалетом и душевой кабиной; B— трехместные купе с умывальником; C1—общий туалет с душевой кабиной; C2—общий туалет с умывальником; D—сервисное купе

- розетки для портативных компьютеров в купе и общие розетки в боковом проходе;
- нагреватели в коридоре и тамбуре, циркуляционные насосы в системе водоснабжения.

Бортовая сеть напряжением 24 В, питаемая батареей не требующих обслуживания гелевых свинцовых аккумуляторов, имеющей емкость 440 А·ч, обеспечивает энергией важные с точки зрения безопасности устройства (противоюзную защиту, систему блокирования экстренного торможения в тоннелях, аварийное освещение, пожарную сигнализацию), компоненты системы управления и туалеты. Кроме того, в случае прерывания электропитания от поездной магистрали батарея, подключенная к инвертору, в состоянии снабжать энергией в течение одного часа наиболее важные устройства, обеспечивающие комфорт в вагоне. К ним относятся насосы системы водоснабжения, часть светильников, приточные вентиляторы (в случае необходимости), а также кофемашины сервисного купе.

Система кондиционирования воздуха. Вагон оснащен одноканальной системой кондиционирования воздуха. В нижней раме смонтированы компрессорно-конденсаторный агрегат, прибор подготовки воздуха и распределительные воздуховоды. Атмосферный воздух, засасываемый через решетки в наружной стенке вагона, смешивается с циркулирующим потоком, поступающим из бокового прохода, после чего подается в распределительные воздуховоды через испаритель холодильника или нагреватель. В купе воз-

дух попадает через клапаны в полу. С помощью терморегулятора, воздействующего на дополнительный нагреватель, пассажиры могут устанавливать желаемую температуру. Регулируемая заслонка обеспечивает поступление теплого воздуха в область пола, а холодного— в область потолка. Выпускные отверстия купе расположены таким образом, что воздушный поток (в том числе и холодный) не ощущается ни сидящими, ни лежащими пассажирами. Отработавший воздух выбрасывается в атмосферу через клапаны, расположенные в зоне крыши по обоим концам вагона, с помощью установленных здесь вытяжных вентиляторов. Из туалетов и душа, а также из сервисного купе отработавший воздух через каналы в крыше подводится к этим же вентиляторам.

Система водоснабжения. Центральным модулем водоснабжения с наливными патрубками, соответствующими нормам МСЖД, также смонтирован в нижней раме. Модуль содержит резервуар со свежей водой объемом около 1300 л, водоподогреватель объемом около 200 л и насосную установку с фильтрами и раздаточными вентилями (три насоса для холодной воды и один для горячей). Система водоснабжения отвечает требованиям документа МСЖД 563. Горячая и холодная вода постоянно циркулирует по кольцевым трубопроводам с уравнительными баками. Кроме того, холодная вода проходит через установку обеззараживания ультрафиолетовыми лучами. В водозаправочных пунктах система заправки, снабженная защитой от ожогов горячей водой и таймерами (10 с для заполнения емкостей

умывальника, 20 с—для душевых), обеспечивает удобную и быструю заправку.

В вагоне установлены вакуумные туалеты, связанные морозоустойчивыми трубопроводами, уложенными в нижней раме, со сборными баками объемом 450 л, которые расположены в обоих концах вагона.

Противопожарная система. Наряду с реализацией мер по снижению пожароопасности за счет применения материалов и способов их соединения, соответствующих второй ступени противопожарной защиты (классификация по стандарту DIN 5510), была оптимизирована концепция пожарной сигнализации. В каждом купе установлен датчик дыма с акустическим извещателем, в сервисном купе—многорежимный детектор (реагирующий на дым и тепло) тоже с акустическим извещателем. В области крыши обоих концов вагона, над распределительным шкафом системы электроснабжения и в выпускных воздуховодах туалетов с душем также размещены детекторы дыма. Дополнительно в боковом проходе установлены два пожарных извещателя, включаемых вручную.

Управление и контроль всей системы осуществляется центральным блоком пожарной сигнализации, установленным в сервисном купе. При возгорании в купе через 30 с здесь включаются оптический и акустический пожарные извещатели, отключается система кондиционирования, при этом остается в работе только вытяжная вентиляция. После этого срабатывает аварийный сигнал (сирена) под толком в боковом проходе. В зави-

симости от состояния блокировки торцовых дверей включается определенная группа подсвечиваемых указателей пути эвакуации (к выходу или переходу в другой вагон). В обоих концах вагона имеется по одному огнетушителю, доступ к которым должен быть всегда свободным.

Внутренняя планировка. В соответствии с планом (рис. 4) вагон с 12 пассажирскими купе и одним сервисным имеет только один тамбур. В нем размещены все устройства, используемые в железнодорожной эксплуатации (маховик ручного тормоза, распределительный шкаф, указатель маршрута следования и т. д.), чтобы не беспокоить пассажиров ночью во время выполнения маневровых работ. Потолочные люки и двери шкафа выполнены из легко моющейся ламинированной прессованной фанеры, обшивка торцовых стен и корпуса шкафов — из лакированного стального листа. На полу в тамбуре уложено прочное покрытие с шероховатой поверхностью. Освещение обеспечивается тремя энергосберегающими лампами и подсветкой подножек входной двери.

Через раздвижную дверь пассажир попадает в боковой проход, в котором чередуются участки

большой и меньшей ширины. Это позволяет легко разминуться идущим пассажирам. Стены, двери купе и потолочные люки декорированы покрытием песочных оттенков, откидные консоли, поддерживающие столики в купе, изготовлены из толстого лакированного стального листа.

Поручни, зеркала, указатели путей эвакуации при пожаре, а также кнопки включения пожарных извещателей расположены на наружной стенке бокового прохода. Во внутренней стенке предусмотрены ниши для установки дверей купе. Кроме основных светильников, в боковом проходе имеется также подсветка пола. Заканчивается боковой проход распашной дверью, ведущей в межвагонный переход.

Во всех пассажирских купе имеется три спальных места и три места для сидения. Купе класса Economy (рис. 5, 6) оборудованы умывальниками. Все спальные места укомплектованы пенополиуретановыми матрасами, головную часть спального места можно регулировать по высоте. Кроме того, все полки снабжены страховочными ремнями. У каждого спального места есть сетка для газет, подставка для напитков, светильник для чтения, выключатель и кнопка вызова.

Места для сидения оборудованы откидными подлокотниками и перемещаемыми подушками подголовника. Под местом для сидения (нижним спальным местом) находится пространство высотой около 26 см для ручной клади.

Под потолком имеется еще одно отделение для багажа, которое защищено сеткой. На верхние спальные места поднимаются по лестнице, которую можно перемещать по закрепленной сверху трубчатой направляющей. В каждом купе имеется кабина с умывальником, полотенцедержателем, полками, зеркалом, розеткой для электробритвы и контейнером для мусора. Три купе класса Deluxe (рис. 7, 8) дополнительно оборудованы душем и вакуумным туалетом (рис. 9). Для пассажиров остальных купе имеется общий туалет у входного тамбура, а в противоположном конце бокового прохода расположен еще один туалет с душевой кабиной. Его пол представляет собой водонепроницаемую ванну из полимера, армированного стекловолокном, которая крепится к низу стенок, имеющих декоративное покрытие. Дверной замок заблокирован со световым сигналом занятости, расположенным снаружи. В душевой кабине имеются полки, сиденье и полотенцедержатель.



Рис. 5. В купе класса Economy днем (фото: DB AutoZug)



Рис. 6. В купе класса Economy вечером (фото: DB AutoZug)

Эксплуатация новых спальных вагонов

В сентябре 2003 г. с некоторым опозданием два первых вагона были переданы в эксплуатацию



Рис. 7. В купе класса Deluxe днем (фото: DB AutoZug)



Рис. 8. В купе класса Deluxe вечером (фото: DB AutoZug)

компании-оператору DB AutoZug. После проведения ряда испытаний в Германии, Италии и Франции в ноябре 2003 г. во Франкфурте-на-Майне состоялась презентация спального вагона. Первый спальный вагон в этом же месяце был введен в регулярную эксплуатацию на маршруте Берлин—Париж. К осени 2004 г. все спальные вагоны старой конструкции были заменены на новые в компании DB NachtZug (рис. 10). На приобретение 42 новых спальных вагонов было затрачено в целом 50 млн. евро.

Обслуживание пассажиров

За весь период вплоть до возникновения компании DB NachtZug не изменились ни подвижной состав, ни концепция обслуживания пассажиров. Разумеется, уровень обслуживания необходимо было поднять, но, с другой стороны, расходы были ограниченны. Проблема была решена таким образом: вагон-ресторан ночного поезда стал обслуживать лишь один человек, но при необходимости ему помогают проводники из других вагонов. Если в составе поезда нет вагона-ресторана, пользуются услугами сервисного купе, оснащенного самым современным кухонным оборудованием.

В основном пассажирам предоставляют следующие услуги:

- встречают при посадке и информируют о местах в купе;
 - предлагают небольшое вечернее меню в вагонах с местами для лежания и спальных независимо от наличия в составе поезда вагона-ресторана;
 - будят в нужное время в вагонах с местами для лежания и спальными;
 - предлагают завтрак в спальных вагонах;
- прощаются при высадке.

На предлагаемые блюда и напитки стремятся устанавливать низкие цены, чтобы не отпугивать клиентуру. Тем не менее отношение к ценам в вагонах-ресторанах различно,

что следует учитывать при определении стоимости услуг в поезде.

В компании DB NachtZug было проведено разграничение функций эксплуатирующей и сервисной служб. DB NachtZug наняла проводников и рабочий персонал в компании DB Reise & Touristik, а обслуживающий персонал предоставило дочернее предприятие DB EuropeanRailservice.

Для расширения диапазона услуг компания DB AutoZug реализовала проект Crew an Bord. Его задача—отказ от разделения персонала на эксплуатационный и сервисный. В результате обучения сервисного персонала навыкам работы проводников удалось достичь оптимальной занятости персонала в поездах. Эта система распространена также на Федеральных железных дорогах Австрии.

Концепция выхода на рынок

Еще в 1998 г. DBAG пришли к выводу, что входящая в состав холдинга компания, выполняющая перевозки ночными поездами, должна иметь свое название. Исходя из этого была создана компания DB NachtZug, первые поезда которой под этим фирменным знаком вышли на линию в 1999 г. Компания использовала следующий подвижной состав:

- шесть поездов компании Talgo, отличающихся высоким качеством, были интегрированы в концепцию DB NachtZug. До этого они эксплуатировались под фирменным знаком InterCityNight;
- вагоны с местами для сидения, поступающие в рамках текущей программы модернизации;
- модернизированные вагоны с местами для лежания транспортного предприятия Kopenhagenverkehr и компании UrlaubsExpress;
- двухэтажные спальные вагоны бывшей компании CityNightLine.

В течение нескольких лет одна линия за другой переходили на новое качество обслуживания. В связи с задержкой поставок но-

вых спальных вагонов компании DB NachtZug временно пришлось эксплуатировать старые, но в усовершенствованном варианте, который использует компания DB AutoZug.

Под маркой DB NachtZug компания DB AutoZug организовала целую фирменную линию аксессуаров: буклеты с графиком движения поезда, салфетки, меню, обертки для мыла и пр. Везде изображен фирменный знак, представляющий собой красные буквы названия компании на синем фоне.

Была организована широкая рекламная кампания в пользу ночных поездок в спальнях вагонов: по радио, на плакатах, больших рекламных щитах с подсветкой. Эта кампания оказалась достаточно эффективной.

Перспективы

Уже 2003 г. компания DB NachtZug завершила без убытков, а это значит, что улучшения пассажирских перевозок ночными поездами

удалось достичь за 4 года. Этот результат примечателен еще тем, что новых спальных вагонов пока не было, а тенденции рынка в первой половине 2003 г. были крайне негативными. Компания DB AutoZug в конце 2002 г. одновременно со значительным снижением пассажирских тарифов на воздушном транспорте разработала стратегию, которую она успешно реализовала. В частности, был создан новый портал SparNight в сети Интернет, позволяющий владельцу персонального компьютера заказать билет на ночную поездку в спальном вагоне, не выходя из дома.

Разработана новая стратегия и для ночных поездов международного сообщения. Запланирована ликвидация в течение нескольких лет негативно действующего на эффективность перевозок размежевания между поездами железных дорог других стран. Целью этого проекта является обеспечение стандартного высокого качества на всех международных линиях.

В настоящее время для перевозок ночными поездами имеется хо-



Рис. 9. Туалет с душевой кабиной (фото: DB AutoZug)

рошая база, которая уже в ближайшие годы позволит бросить вызов рынку и обеспечит устойчивую прибыль для DBAG.

W. Czylwa, Ch. Stadie. Eisenbahntechnische Rundschau, 2004, № 11, S. 661—669.



Рис. 10. Ночной поезд компании DB NachtZug (фото: DBAG, Язбек)