



Рис. 4. Интерьер салона второго класса электропоезда 425.2

ного состава, помимо 40 электропоездов серии 425.2 железной дороги RheinNeckar S-Bahn, насчитывает 22 электровоза серии 143 и семь серии 146, 28 тепловозов серии 218, 228 пассажирских вагонов, в том числе 35 двухэтажных, 12 дизель-поездов серии 612 и пять серии 627, 59 рельсовых автобусов серии 628, а также четыре электропоезда серии 450 и пять серии 425.1. Общие размеры движения составляют при-

мерно 21 млн. поездо-км, объем перевозок — 45 млн. пассажиров, пассажирооборот — 1,2 млрд. пассажиро-км в год. Численность персонала компании несколько превышает 1300 чел., из которых 900 чел. — члены локомотивных и поездных бригад, 300 чел. работают на станциях и других объектах инфраструктуры, 70 чел. — в депо и пунктах технического осмотра подвижного состава.

Сразу же после открытия движения поездов по реконструированной железной дороге RheinNeckar S-Bahn выяснилось, что она пользуется высокой популярностью у населения. Постоянное увеличение числа пассажиров показывает, что этот высокоурбанизированный регион с готовностью воспринял новые быстрые и удобные сообщения. И уже спустя недолгое время проявились некоторые узкие места, не позволяющие полностью удовлетворить спрос на перевозки. В настоящее время DB Regio рассматривает мероприятия, которые желательно осуществить для повышения провозной способности лимитирующих участков.

U. Homburg. *European Railway Review*, 2004, № 1, p. 23 – 27.

## РЫНОК ПИТАНИЯ В ПОЕЗДАХ

*Железные дороги Германии (DBAG) в 2003 г. решили отменить решение об упразднении традиционных вагонов-ресторанов, учитывая многочисленные проявления возмущения со стороны общественности. Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) имеют аналогичный опыт, побудивший их перестроить ряд двухэтажных вагонов с обустройством обеденной зоны. Обе компании пришли к выводу, что питание в поездах нельзя рассматривать только с точки зрения прибыли или убытка. Следует учитывать, что эта услуга усиливает позитивный имидж железных дорог.*

Компании высокоскоростных сообщений рассматривают дополнительное предложение питания в поезде как мероприятие, способное усилить конкурентоспособность железнодорожной поездки и привлечь пассажиров бизнес-класса и в то же время оправдывающее более высокую стоимость билета. Пассажиры бизнес-класса обычно приезжают на вокзал перед отправлением поезда и относятся к предложению питания на борту как к фактору экономии времени.

Организация питания в поездах является сложным бизнесом. Rail Gourmet представляет собой компанию с наиболее обширными и разнообразными вариантами обслуживания, перечнем предоставляемых блюд и напитков. Компания сотрудничает с 17 операторами восьми стран Европы и Азии, каждый из них требует индивидуального подхода: от продажи еды с помощью автоматов до оснащения вагонов-ресторанов сложнейшим оборудованием.

Rail Gourmet создана в 1994 г. с целью помочь пассажирским компаниям сохранить объемы перевозок или вернуть утраченные. Используя опыт материнской компании Compass Group, Rail Gourmet удалось утвердиться на высококонкурентном рынке и добиться роста прибыли с 9 млн. до 160 млн. ф. ст. к 2003 г.

В июле 2004 г. Rail Gourmet Sofra (совместное предприятие Compass Group и турецкой компании питания STFA) получило контракт на обслуживание всех поездов внутренних сообщений на железных дорогах Турции в течение 4 лет. Предприятие обеспечивает продажу продуктов в поездах с тележек и обслуживает 37 вагонов-ресторанов на 21 маршруте, включая сообщения Анкары со Стамбулом, Изми-

ром и Аданой. В Турции длительное время поездки располагает к успеху этого вида обслуживания.

Rail Gourmet Sofra имеет штат 220 чел. и планирует увеличить число вагонов-ресторанов до 56 в 2005 г. и 65 к июлю 2006 г. (рис. 1). Оборот в первый год работы предприятия, по предварительным данным, составит 2 млн. ф. ст., к 2006 г. вырастет до 2,9 млн.

Помимо традиционного предоставления услуг в поездах, Rail Gourmet занимается логистическим обслуживанием и прямыми поставками продуктов (от хлебобулочных изделий до полных наборов) из 43 пунктов в Европе и одного в Шанхае.

В июне 2004 г. Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB) заключило с Rail Gourmet контракт сроком на 4 года и стоимостью 25 млн. евро на поставку 500 тыс. наборов питания в год для поездов Thalys и Eurostar. Rail Gourmet, кроме того, консультирует операторов в части разработки концепции питания и его планирования, включая вопросы дизайна и компоновки оборудования и инфраструктуры.

### Изменения неизбежны

Очевидно, что система питания в поездах должна меняться, чтобы существовать в новых условиях. Необходимо расширять предложение продуктов более высокого качества. Растет популярность автоматов по продаже закусок, напитков, кондитерских изделий в дополнение к индивидуальному обслуживанию или как самостоятельное предложение.

В 2000 г. компания Togservise Norge, дочерняя Rail Gourmet, проводила в Норвегии опросы по поводу обслуживания с развозных тележек в 160 дневных поездах восьми маршрутов с длительностью поездки от 1,5 до 3,5 ч. В их обслуживании задействованы 120 чел. с шести логистических центров. При затратах 2,5 млн. евро дополнительный доход за счет повышения стоимости билетов составлял 4,5 %. Только 3 % пассажиров высоко оценили обслуживание. И хотя доходы покрывали расходы, контракт не давал прибыли. Была очевидна необходимость изменений.

Автоматы стали решением проблемы. В каждом четырехвагонном поезде установили три машины Scanomat по продаже горячих напитков и один автомат Fas. Всего в поездах работает 124 автомата. Togservise Norge получила концессию на их обслуживание, предусматривающую право получать все доходы за вычетом концессионной платы в виде взноса за аренду автоматов.

Автоматизация усиливает возможности обслуживания питанием в поездах и позволяет при сокращении расходов увеличивать продажи. К билету биз-



Рис. 1. В вагоне-ресторане железных дорог Турции

нес-класса теперь прилагаются жетоны для автоматов. Восемь маршрутов обслуживаются из четырех логистических центров, доходы достаточны для получения прибыли.

### Rail Gourmet в Китае

Rail Gourmet в рамках материнской компании Compass Group предлагает обширный перечень услуг. Сестринская компания Select Service Partner (SSP) имеет концессии на снабжение напитками и продуктами 253 станций в 10 странах, являясь, таким образом, крупнейшим оператором Европы. Select эксплуатирует автоматы.

Rail Gourmet и SSP работают над предложением on-stop shop для операторов. Использование двумя этими компаниями одних мощностей и цепочек поставок обеспечивает сокращение расходов при предложении более высокого уровня обслуживания пассажирам. Рассматриваются варианты выхода на новые рынки Азии.

В апреле 2004 г. Shanghai Rail Gourmet (созданное на 15 лет совместное предприятие с железнодорожной администрацией Шанхая, которой принадлежит 51 % акций) начало обслуживание станций и ночных поездов сообщения Пекин — Шанхай. Rail Gourmet стала первой иностранной компанией на рынке с хорошими перспективами роста в силу стабильного ввода в эксплуатацию нового подвижного состава.

До того как Rail Gourmet предложила свою систему в Китае, компания провела опрос 4500 пассажиров на железнодорожных станциях. Анализировали следующие вопросы: предпочтения к системе питания, блюдам и напиткам, готовность тратить деньги на питание. Выявлено, что большинство опрошенных приветствует включение питания в стоимость



Рис. 2. Логистический центр в Шанхае

билета в спальный вагон при его гарантированно высоком уровне.

Rail Gourmet решила включить питание в стоимость билетов шести ночных поездов. Однако при вместимости 612 чел. и коэффициенте заполнения, обычно равном 70 %, бортовая инфраструктура не-

достаточно развита для обеспечения питанием всех пассажиров. Поэтому предпочтение отдали варианту специальных контейнеров, в которых поддерживается температура 65 °С в течение 4 ч.

В штате Shanghai Rail Gourme — 36 чел. производственного персонала и 14 административного. Ежедневно выпускается 2500 наборов для всех пассажиров спальных вагонов. Наборы для поездов, следующих из Шанхая, готовят в новом центре (рис. 2). Снабжение поездов из Пекина передано другому субподрядчику из-за неразвитости инфраструктуры. В начале 2005 г. планировали ввести в Шанхае в эксплуатацию еще один центр производительностью 10 тыс. наборов/сут.

Обслуживание Шанхая представляет первый этап плана освоения компанией рынков питания на крупных узловых станциях железных дорог Китая к Олимпийским играм 2008 г. В 2006 г. откроется второй логистический центр в Шанхае, предназначенный для снабжения поездов, следующих в южном направлении.

A. Persson. *Railway Gazette International*, 2004, № 12, p. 830 – 831.

## Сочлененный электропоезд RABe 526

*В 1996 г. железнодорожные компании, ныне входящие в состав компании региональных перевозок Regionalverkehr Mittelland (RM), приняли решение о замене устаревшего подвижного состава, требовавшего высоких затрат на текущее содержание, электропоездами облегченной конструкции. Выбор пал на сочлененные электропоезда GTW 2/6 и GTW 2/8 компании Stadler Fahrzeuge.*

С целью изучения возможностей нового подвижного состава у бывшей компании Mittelthurgaubahn (MThB) был взят в аренду сочлененный дизель-поезд с электрической передачей для выполнения испытательных поездок на горном участке Золотурн — Мутье с уклонами до 28 ‰.

В 1998 г. по поручению RM компания Süddeutsche Consultants объявила международный тендер на разработку моторвагонного поезда для региональных сообщений. RM приняла вариант, предложенный компанией Stadler Fahrzeuge, и в декабре 2000 г. заказала восемь сочлененных электропоездов GTW 2/6,

получивших серийное обозначение RABe 526, и три отдельных вагона серии Vt с кабиной управления.

В 2002 г. последний заказ (на три вагона Vt) был отменен в пользу дополнительных GTW. Причиной этого послужила разработка планов развития городской железной дороги Берна, результаты которой свидетельствовали о том, что поезда типа GTW требуются в большем количестве и увеличенной составности. В связи с этим были дополнительно заказаны три GTW 2/8 (рис. 1) и четыре промежуточных вагона, которые позволят увеличить составность поездов GTW 2/6 до составности GTW 2/8. В таком виде заказ включал:

- шесть поездов RABe 526 (GTW 2/6) с номерами 260 – 265;
- семь RABe 526 (GTW 2/8) с номерами 280 – 286.

### Общее описание и компоненты

В целом конструктивное исполнение нового поезда GTW для компании RM осталось таким же, как и более ранних серий этого семейства. Облегченные