

мые идентификационные таблички, а в соответствующих местах — оборудование для считывания находящейся на них информации, связанное с центральным процессором и системой спутникового позиционирования GPS. Это дает возможность оперативного слежения за местоположением и передвижением контейнеров. Операторы подъемно-транспортных машин могут получать инструкции о подаче, уборке и перемещении контейнеров с помощью установленного в кабине управления интерактивного дисплея (рис. 5).

Внедрение системы TRACE началось в январе 2004 г. Предполагается охватить ею примерно 140 контейнерных станций, 500 подъемно-транспортных машин, 8000 платформ и 90 тыс. контейнеров.

Система IT-FRENS. Эта система разработана в развитие системы FRENS. В ней имеется сервер и ряд периферийных устройств, позволяющих резервировать контейнеры через Интернет. Прежде для заказа контейнеров необходимо было заранее располагать специфической информацией о маршруте, графике движения контейнерных поездов и т. п. С использованием системы IT-FRENS стало возможным сделать это, зайдя на соответствующий сайт в Интернете и указав нужное место и время.



Рис. 5. Вилочный погрузчик, оснащенный оборудованием системы TRACE, и интерактивный дисплей в кабине управления:

1 — антенна системы спутниковой навигации (GPS); 2 — антенна радиосвязи на стандартных частотах; 3 — устройство считывания информации с идентификационных табличек на контейнерах; 4 — устройство считывания информации с идентификационных табличек на вагонах и грузовых автомобилях; 5 — датчики положения мачты и нагрузки; 6 — блок обработки считываемой информации

Испытания системы планировали провести осенью 2004 г., а в январе 2005 г. было предусмотрено начать ее внедрение

K. Iwasa. Rail International, 2004, № 8/9, p. 78 – 84.

Приоритет реформы железных дорог Франции — грузовые перевозки

При установившейся тенденции роста объема пассажирских перевозок улучшение финансового положения Национального общества железных дорог Франции (SNCF) в долгосрочном плане зависит от реструктуризации сектора грузовых перевозок, процесс которой выходит в 2005 г. на решающий этап.

В пассажирских перевозках на дальние расстояния увеличение доли SNCF на транспортном рынке идет за счет компаний воздушного транспорта и частных автомобилей. Этому способствует политика наращивания провозной способности сети высокоскоростных линий на 3 – 5 % в год за счет поставки 11 дополнительных поездов TGV Duplex ежегодно.

Число пассажиров сети региональных сообщений TER растет благодаря повышению уровня обслуживания и появлению нового подвижного состава. Например, число пассажиров на маршрутах в Бретани увеличилось на 24 % после ввода в эксплуа-

тацию электропоездов Z-TER, которые получили у пользователей название мини-TGV.

В проекте бюджета SNCF на 2005 г. предусмотрено получение прибыли в 113 млн. евро, т. е. на уровне предыдущего года. При неизменности доходов достижение такого результата зависит от решения намеченной задачи по сокращению убытков в грузовом секторе с 408 млн. до 228 млн. евро.

Требования к грузовым перевозкам

SNCF реализует трехлетнюю программу реструктуризации с целью выхода на устойчивую прибыльность. В 2005 г. основное внимание в рамках программы уделяется компании грузовых перевозок Fret SNCF. Бюджет 2005 г. составлен с учетом того, что правительство Франции в июле начнет выплаты, предусмотренные пакетом государственной поддержки общей стоимостью 800 млн. евро. Однако к фев-

ралю 2005 г. директорат Европейской комиссии по вопросам конкуренции (DG Competition) еще не дал на это необходимого согласия, ожидавшегося еще в 2004 г. DG Competition не настаивал на придании Fret SNCF статуса самостоятельной в финансовом плане компании; единственным условием было ведение раздельного учета в грузовых перевозках и остальных сферах деятельности SNCF. Однако с точки зрения SNCF рассматриваемый пакет является разовым мероприятием с целью поддержки финансовой реструктуризации, а не помощью в долгосрочном плане.

На долю Fret SNCF приходится до 75 % из 3500 рабочих мест, подлежащих сокращению в 2005 г. согласно принятому правлением SNCF в январе этого же года решению, приведшему к протестной забастовке, в которой участвовали 36,9 % железнодорожников. Руководство Fret SNCF со своей стороны полагает, что реструктуризация все же необходима с точки зрения выживания компании в долгосрочной перспективе.

К настоящему времени компания потеряла перевозки, обеспечившие 20 % ее оборота в 2003 г. План реструктуризации направлен на повышение уровня и надежности предоставляемых услуг с помощью инвестиций на приобретение новых локомотивов, внедрение информационных технологий и организацию центров обслуживания клиентов. В 2005 г. ожидается появление на рынке традиционных для Fret SNCF перевозок нескольких конкурирующих операторов, в том числе частных компаний Europorte 2, Connex и, возможно, некоторых национальных железнодорожных операторов из соседних стран. При усилении конкуренции со стороны внешних компаний возможности Fret SNCF по расширению присутствия за пределами национальной сети будут в ближайшей перспективе ограничены, поскольку подавляющая часть ресурсов направляется в 2005 г. на план реструктуризации. В международных сообщениях компания планирует продолжать политику избирательной кооперации с иностранными партнерами для обеспечения беспрепятственных сообщений.

Компания отказалась от перевозок на нескольких направлениях, которые не обеспечивали покрытия расходов, но доля этих перевозок в обороте и так не превышала 1,5 %.

Инфраструктура

В июле 2005 г. ожидается публикация данных аудита состояния инфраструктуры, выполненного SNCF, RFF (администрацией инфраструктуры) и некоторыми независимыми экспертами в 2004 г. Эти данные позволят объективно оценить состояние на-

циональной сети, задачи на перспективу и масштаб связанных с их решением расходов.

Вопросы финансирования, необходимого для поддержания национальной железнодорожной инфраструктуры в работоспособном состоянии, являются предметом серьезных дебатов. При этом RFF рассчитывает на повышение эффективности деятельности SNCF, которое занимается управлением и содержанием инфраструктуры, а SNCF в свою очередь утверждает, что современный уровень финансирования недостаточен для содержания инфраструктуры на требуемом качественном уровне. Необходимы крупные программы замены устаревших объектов инфраструктуры в национальном масштабе, а не отдельные локальные схемы.

Пассажирские перевозки

В пассажирских перевозках в отличие от грузовых 2005 год обещает быть стабильным. К концу марта SNCF рассчитывало завершить создание совместного предприятия по эксплуатации поездов TGV Est. Эта компания должна отвечать за функции, аналогичные выполняемым компаниями Eurostar и Thalys.

Подготовка к открытию первого участка очередной высокоскоростной линии во Франции включает в себя ряд серьезных мероприятий, принять участие в которых планируют и железные дороги Германии, рассчитывающие получить разрешение на выход своих поездов ICE на сеть SNCF с максимальной скоростью движения до 320 км/ч.

На сети обычных линий прошедшие модернизацию вагоны Corail Teoz появятся на маршруте Бордо — Ницца, который, как полагают, войдет в число маршрутов (Париж — Страсбург/Мец, Париж — Клермон-Ферран, Париж — Тулуза), отличающихся высокими темпами роста объемов перевозок. Продолжатся поставки нового подвижного состава семейства TER, заказанного региональными властями для обслуживания местных сообщений, включая 80 поездов увеличенной пассажироместимости (AGC) постройки компании Bombardier, пользующихся с начала эксплуатации впечатляющим успехом.

SNCF занимается проработкой долгосрочной стратегии развития нерентабельных межрегиональных (с пересечением нескольких регионов страны) сообщений, которые начиная с января 2005 г. объединены с некоторыми малоприбыльными сообщениями между Парижем и центрами некоторых департаментов в единый сектор межрегиональных сообщений, выполняемых по магистральным линиям. Для сохранения убыточных, но социально значимых перевозок единственным выходом является поиск государственных или региональных структур,

которые готовы их субсидировать на контрактной основе.

Рынок пассажирских перевозок в международных сообщениях будет открыт для конкуренции после грузового. В этом секторе SNCF будет также развивать политику кооперации с операторами соседних стран путем создания совместных предприятий. Примером может служить сотрудничество девяти компаний воздушного транспорта в рамках альянса Sky-Team. Союз железнодорожных компаний-операторов может предлагать пользователям согласованное расписание движения поездов, упрощенную процедуру приобретения билетов на проезд по территории нескольких стран и, безусловно, программы лояльности. Базируясь на использовании крупных узлов, таких, как Брюссель, Страсбург и Амстердам, подобный союз может составить серьезную конкуренцию воздушным компаниям при условии более полной ориентации на запросы клиентуры.

Проект iDTGV

Проект iDTGV, реализация которого началась 6 декабря 2004 г., касается поездов TGV Duplex, выполняющих рейсы в обоих направлениях между Парижем и Тулоном с промежуточными остановками в Авиньоне и Марселе. Дополнительный поезд отправляется из Парижа вечером в пятницу, возвращается утром следующего дня. Билеты продаются только через Интернет, билет в один конец стоит от 19 евро во втором классе и 39 евро в первом. Резервировать место можно за 4 мес до поездки, причем чем раньше заказан билет, тем больше скидка. Покупатели сами распечатывают билет, проводник проверяет его при посадке с помощью оптического считывающего устройства.

SNCF заявило в январе 2005 г., что проект iDTGV получил признание пассажиров. За первые восемь недель действия проекта интернет-страницу iDTGV.com посетили 261 тыс. чел., 57 тыс. из них приобрели билеты. Первые 4000 мест были проданы в течение

24 ч, средняя населенность поездов в первый месяц обращения составила 77 %.

Резервируя место, пассажир может выбрать зону iDzen или iDsap. Первая зона — для тех, кто предпочитает тишину и покой, вторая — для выбирающих развлечения и достаточно активные занятия во время поездки.

Пассажирам зоны iDzen за 2 евро предлагается «спальный» набор, включающий надувную подушку, закрывающую глаза маску и беруши. Пассажиры зоны iDsap имеют возможность приобрести журналы, карточные колоды и DVD, взять напрокат плееры. В одном из вагонов есть зона для более активного отдыха, в том числе с участием в предлагаемых пассажирам программах анимации. К примеру, до 2 января пассажиры имели возможность познакомиться с культурой дзен-буддизма, предлагаемой как средство борьбы со стрессами и формирования чувства самодостаточности. В вагоне для активного отдыха по этому случаю были установлены кресла, оснащенные устройствами для массажа головы, ног или рук, а также пять кресел для сеансов релаксации продолжительностью 30 мин. Предусматривалось соответствующее музыкальное сопровождение.

В баре iDzinc представлены горячие блюда, закуски и напитки, рассчитанные в основном на молодежные вкусы. Меню обеспечивает итальянская компания Stemonini. В первый месяц эксплуатации в среднем за рейс около стойки бара побывало до 120 чел., вагон с активной зоной привлекал примерно 30 пассажиров.

Концепция iDTGV, помимо прямой альтернативы недорогим предложениям компаний воздушного транспорта, реализует цель формирования устойчивых связей с потребителями. Сайт компании предлагает пассажирам вносить предложения и замечания, принимать участие в развитии концепции.

Следующими городами, обслуживаемыми подобными поездками, могут стать Бордо и Монпелье.

Railway Gazette International, 2005, № 3, p. 141 – 143.

Редакция журнала «Железные дороги мира»

приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языка, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.

Обращаться по телефону (095) 317-55-65.