

Поезда-экспрессы в аэропорт Вены

В марте 2002 г. оператор Венского аэропорта компания VIE и Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) основали совместное предприятие City Air Terminal (CAT) с долевым участием соответственно 50,1 и 49,9 %. Целью создания новой компании являлась организация пассажирских экспресс-перевозок между центром Вены и аэропортом Вена-Швехат с декабря 2003 г. Задача состояла в организации движения собственных поездов с получасовым интервалом и применением своих тарифов.

Предусматривалось, что ÖBB предоставят в распоряжение компании подвижной состав и организуют его эксплуатацию, а VIE возьмет на себя логистические вопросы. Первоначально ÖBB намеревались передать CAT три поезда серии 4024 семейства Talent из закупанной тогда партии численностью 40 ед. с условием соответствующей адаптации к данным условиям применения. Однако цена, по которой компания-изготовитель Bombardier Transportation соглаша-

лась выполнить работы по адаптации поездов, на порядок превосходила приемлемый уровень. В результате ÖBB начали искать другое решение.

Выбор был сделан в пользу модернизации девяти двухэтажных вагонов (шести промежуточных и трех концевых с кабиной управления) из наличного парка ÖBB. Цена модернизации, которую провела компания GBTS, составила треть суммы, заявленной компанией Bombardier. Работы по модернизации выполнили на заводе во Флоридсдорфе.

Модернизация включала в себя следующие мероприятия:

- создание на нижнем этаже вагонов с кабиной управления закрытого багажного отделения на восемь контейнеров;
- установку в пассажирских салонах первого и второго этажей всех вагонов двух мониторов;
- размещение на верхнем этаже тех же вагонов 34 мест для сидения по схеме 2+1;
- размещение на нижнем этаже промежуточных вагонов 27 мест для сидения по схеме 2+1;



Общий вид поезда CAT

- установку на верхнем этаже промежуточных вагонов 34 кресел по той же схеме;
- устройство в промежуточных вагонах второй багажной полки;
- оснащение всех вагонов дополнительными средствами противопожарной защиты, предписанными министерством транспорта.

Вопреки первоначальным намерениям окрасить вагоны поездов САТ в белый цвет с голубыми боковыми полосами был выбран другой вариант, предусматривающий использование белого цвета с серыми лобовыми частями и зелеными боковыми полосами, над которыми размещен логотип компании САТ.

Вначале САТ предполагала использовать для тяги поездов-экспрессов электровозы серии 1016, однако впоследствии было решено выбрать более целесообразный вариант — электровозы серии 1014. Их адаптация к поездам САТ ограничилась бы перекрашиванием и монтажом системы, блокирующей экстренное торможение при движении в туннелях. Предварительно были выбраны три локомотива, у которых адаптация могла быть выполнена в рамках предстоявшей модернизации на заводе в Линце.

Дальнейший ход событий изменил и эти планы, так как компания САТ высказала намерение объявить тендер на предоставление тяговых мощностей. Предполагалось, что, вероятнее всего, локомотивный пул Dispolok предоставит новые электровозы ES 64 U2, получившие в Австрии серийное обозначение 1116.

Планировавшийся для новых поездов тактовый график с интервалом 30 мин и временем хода 16 мин потребовалось увязать с поездами городской железной дороги S-Bahn (линии S7), обращающимися по этому же маршруту с получасовым интервалом и временем хода 30 мин. Во избежание конфликтных

ситуаций поезда САТ решено было всегда отправлять непосредственно перед поездами S7.

Предметом дискуссий была также значительная разница в тарифах. В то время как билет на поезд городской железной дороги стоит 3 евро, причем сюда же включена стоимость проезда на городском транспорте в центр города, поездка на поезде САТ обходится в 9 евро, правда с включением газет и напитков, предлагаемых стюардессами. Последнее обстоятельство вызывало особые сомнения из-за малой длительности поездки (16 мин).

Оппоненты проекта САТ говорили о возможных проблемах из-за ограничений времени оборота поездов на станциях аэропорта (11 мин) и в центре города (17 мин). Этого времени должно хватить и на операции погрузки/выгрузки контейнеров с багажом.

Поезда САТ введены в эксплуатацию 14 декабря 2003 г. Вопреки скептическим прогнозам они завоевали популярность среди авиапассажиров. Исследования, проведенные в 2004 г., показали, что в январе этого года было перевезено 35 тыс. чел., а в октябре — уже 70 тыс. Всего с начала эксплуатации по октябрь 2004 г. общий объем перевозок составил 450 тыс. чел. С вводом системы САТ доля железнодорожных перевозок в аэропорт выросла с 7 (S-Bahn) до 14 %.

Поезда САТ курсируют ежедневно с 5 ч 30 мин до 23 ч 36 мин. На станции в центре Вены пассажиры могут сдать багаж и не тратить на это время в аэропорту. Во время поездки работают мониторы, на которые выводятся развлекательные программы и информация о времени вылета самолетов. Авиапассажиры, прибывающие в Вену, могут приобрести билеты на поезда САТ в самолете.

Eisenbahn, 2003, № 8, S. 344 – 345; материалы компании САТ.

Фирменное обслуживание ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

По мере того как компании-операторы стремятся сократить расходы на эксплуатацию подвижного состава в расчете на весь срок службы и одновременно обеспечить его высокую надежность и эксплуатационную готовность, они все в больших масштабах передают ответственность за состояние подвижного состава компаниям-изготовителям, которым поручается его фирменное обслуживание, причем эти услуги предусматриваются еще на стадии подготовки контракта на поставку.

Услуги по фирменному техническому обслуживанию и ремонту на контрактных началах постепенно становятся одним из определяющих факторов в меж- и внутривидовой конкуренции на транспортном рынке. Во многих странах мира приватизация и дерегулирование железнодорожного транспорта вынуждают как действующих, так и новых операторов отдавать приоритет коммерческим, организационным и маркетинговым сторонам своей деятельности, а технические вопросы делегировать компаниям, которые имеют достаточный опыт и компетенцию в данной области.