

Пассажирские сообщения Corail Intercités во Франции

Бренд Corail Intercités был создан Национальным обществом железных дорог Франции (SNCF) в январе 2006 г. в расчете на дальнейшее развитие пассажирских сообщений на средние расстояния благодаря внедрению нового подвижного состава, улучшению организации движения поездов и повышению качества обслуживания пассажиров, а также на достижение за счет этого благоприятных финансовых результатов. За прошедшее время перевозки в этих сообщениях заметно активизировались, и в настоящее время сообщения Corail Intercités приближаются к выходу на запланированный уровень рентабельности.

Специфика сообщений

Сообщения Corail Intercités специализированы на пассажирских междугородных перевозках на средние расстояния, заполняя, таким образом, нишу между высокоскоростными сообщениями на маршрутах большой длины и пригородными на коротких маршрутах. Они в основном обеспечивают железнодорожные связи Парижа с близлежащими провинциальными городами, а также внутри- и межрегиональные. Имея среднюю дальность перевозок, равную примерно 160 км, сообщения Corail Intercités обслуживают множество пассажиров, совершающих регулярные поездки в Париж и обратно длительностью от одного до полутора часов, а также разовые поездки такой же или несколько большей продолжительности между отдельными регионами страны.

Следует отметить, что SNCF эксплуатирует также дневные сообщения дальнего следования Corail Téo, поезда которых отличаются более высоким уровнем комфорта, и ночные сообщения Corail Lunéa (в том числе международные).

Благодаря разветвленной сети маршрутов, охватывающей 3/4 территории Франции (рис. 1), сообще-

ния Corail Intercités активно способствуют социально-экономическому развитию регионов и удовлетворяют большой спрос на радиальные пассажирские перевозки, обеспечивая прямые, скорые и частые сообщения с Парижем таких городов, как Руан, Труа, Орлеан или Амьен, на протяжении всего дня. Аналогичным образом осуществляются перевозки на периферийных направлениях, таких, как Бордо — Лимож — Монлюсон — Лион, Кемпер — Нант — Бордо — Тулуза или Нант — Тур — Лион.

В сообщениях Corail Intercités по большей части используются поезда на локомотивной тяге, формируемые из вагонов типа Corail первого и второго класса (рис. 2), но встречаются также и моторвагонные поезда разных серий.

Основные технические характеристики вагонов Corail: длина — 26,4 м, ширина — 2,825 м, масса тары — 42 т, тележки — типа Y 32A, конструкционная скорость — 160 или 200 км/ч. Число мест для сидения в вагонах второго класса с центральным проходом (рис. 3) равно 80 или 88, в вагонах второго класса с боковым проходом — 88, в вагонах первого класса с боковым проходом (рис. 4) — 54 или 60, в вагонах с бугетом — 44.

Обеспечение доступности

SNCF в организации сообщений Corail Intercités придерживается таких основных принципов, как простота, экономичность и комфорт.

Простота достигается благодаря легкой доступности поездок за счет отсутствия обязательного бронирования мест и возможности приобретать билеты по любым каналам их распространения, в частности через Borne Libre Service, BLS (стойки самообслуживания) и Distributeurs de Billets Régionaux, DBR (региональные пункты распределения билетов).

Низкая стоимость проезда обеспечивается благодаря применению льготных билетов, билетов выходного дня или специальных тарифов для небольших групп, что делает поездки более экономичными.

Наконец, высокий уровень комфорта основывается на использовании подвижного состава, модернизация и совершенствование которого осуществляются с конца 2007 г.

Эти три принципа отражены в слогане Corail Intercités, partir n'a jamais été aussi simple («Corail Intercités: отправиться в путь никогда не было столь просто»), который фигурирует в ходе всех рекламных кампаний.

Организация сообщений

Маршруты сообщений Corail Intercités сгруппированы по следующему шести географическим зонам: Normandes (Нормандия), Grand Bassin Parisien Nord (Большой Северный Парижский бассейн), Grand Est (Большой Восток), Grand Centre (Большой Центр), Arc Atlantique (Атлантическая дуга) и

Grand Bassin Parisien Sud (Большой Южный Парижский бассейн).

Сеть маршрутов (в среднем 300 поездов в день обслуживают 21 маршрут с 254 станциями) обеспечивает максимально возможную

приближенность потенциальных пассажиров к пунктам отправления и назначения. Служба движения постоянно находится в курсе потребности в перевозках и оперативно приспособливает число и со-

ставность поездов к фактическим пассажиропотокам.

Ежегодно сообщениями Corail Intercités пользуются до 25 млн. пассажиров. С точки зрения пассажиропотоков наиболее значимы-



Рис. 1. Схема сообщений Corail Intercités



Рис. 2. Поезд сообщения Corail Intercités на станции Шербур (зона Нормандии)

ми являются зоны Большого Южного Парижского бассейна и Нормандии с объемами перевозок 8 млн. и 7,9 млн. пассажиров в год соответственно.



Рис. 3. Интерьер вагона Corail второго класса с центральным проходом



Рис. 4. Отделение вагона Corail первого класса

Нормандия

В зоне Нормандии функционируют три маршрута: Париж — Руан — Гавр (23 пары поездов в сутки); Париж — Кан — Шербур (13 пар)/Довиль (3 пары) и Париж — Гранвиль (5 пар в сутки), на которые приходится 44% всего финансового оборота сообщений Corail Intercités. Следует отметить, что в 2005–2007 гг. объем перевозок здесь увеличился на 3,81%.

Региональные советы департаментов Нижняя и Верхняя Нормандия стремятся поощрять использование общественного транспорта за счет инвестиций в подвижной состав, повышения качества обслуживания и обеспечения регулярности движения поездов.

Департамент Нижняя Нормандия совместно с руководством зоны Нормандии принимает участие в модернизации 160 пассажирских вагонов, включенных в составы поездов, обращающихся по маршрутам Париж — Кан — Шербур/Довиль. Предложение транспортных услуг подкрепляется назначением дополнительных поездов Париж — Довиль по субботам с мая по октябрь. Аналогичным образом в сентябре 2007 г. был введен в обращение дополнительный вечерний поезд Париж — Кан для удовлетворения спроса на перевозки со стороны пассажиров, возвращающихся с работы.

Департамент Верхняя Нормандия выразил желание до 2010 г. обновить парк подвижного состава за счет приобретения новых моторвагонных поездов семейства TER 2N из двухэтажных вагонов, ввода в эксплуатацию более современных электровозов серии ВВ 15000, модернизации вагонов типа Corail для поездов на локомотивной тяге, а также принять участие в перевооружении предприятий по техническому обслуживанию локомотивов и вагонов. В мае 2008 г. между властями департамента и SNCF

был подписан протокол, предусматривающий повышение качества обслуживания с амбициозной целью доведения в 2008 г. показателя точности соблюдения расписания движения поездов до 93% с соответствующими премиями в случае невыполнения или финансовыми санкциями в случае невыполнения данной задачи. В 2011 г. этот показатель намечено довести до 94%.

На маршруте Париж — Гранвиль также планировали увеличить численность парка подвижного состава, в связи с чем в начале 2008 г. были приобретены четыре дополнительных дизель-поезда серии Х 72500 с финансированием этой покупки департаментом Нижняя Нормандия и SNCF в равных долях.

Кроме того, руководство зоны Нормандии, базирующееся в Париже (на станции Сен-Лазар) и Руане, намерено регулярно участвовать в таких проводимых в регионе культурных мероприятиях, как карнавал в Гранвиле (ежегодно в феврале), фестиваль комиксов в Шербуре (в мае), праздники Армады в Руане и Купальных халатов в Шербуре (в июле).

Большой Северный Парижский бассейн

По маршрутам зоны Большого Северного Парижского бассейна ежегодно перевозится около 6 млн. пассажиров; в 2006–2007 гг. объем перевозок увеличился на 2,5%, а пассажирооборот — на 4%. Маршруты сообщений Corail Intercités связывают здесь крупные города трех регионов: Иль-де-Франса (Париж), Пикардии (Крей, Компьен, Амьен, Сен-Кантен и др.) и Нор — Па-де-Кале (Булонь-сюр-Мер, Этапль-Летук, Мобёж, Камбре и др.).

Руководство зоны Большого Северного Парижского бассейна в целях улучшения имиджа сообщений Corail Intercités и привлечения дополнительных пассажиров участвует в осуществлении мероприятий

по приближению железной дороги к потребителям транспортных услуг и развитию так называемой экологической мобильности (с пропагандой увеличения доли пользующихся общественным транспортом как оказывающим меньшее воздействие на окружающую среду).

Основные пассажиропотоки в этой зоне направлены к экономическому полюсу региона (к Парижу) и к полюсам туризма и отдыха (к так называемому Пикардийскому и Опаловому взморью на побережье пролива Ла-Манш).

В связях с Парижем преобладают ежедневные маятниковые перевозки на работу и обратно, для которых сообщения Corail Intercités предлагают быстрые, доступные и комфортабельные транспортные услуги (например, на маршруте Амьен — Париж в обращении ежедневно находятся 16 пар поездов с минимальной продолжительностью поездки 1 ч 05 мин).

В связях с побережьем руководство зоны и власти причастных регионов наладили эффективное партнерство для демонстрации привлекательности сообщений Corail Intercités с точки зрения длительности поездок в будние и выходные дни. Используются и другие факторы. Так, популярность маршрута к устью Соммы заметно возросла благодаря сотрудничеству с известным фотографом Паскалем Башле, автором книги «Устье Соммы — побережье Пикардии», а также с комитетом по туризму департамента Сомма. Все это в свою очередь способствует развитию природоохранного и экологического туризма в регионе.

Подобные партнерства позволяют привлекать публику к участию в разного рода событиях с предложением ей билетов по льготным ценам для проезда в «поездах к морю» с бесплатными билетами в музеи Пикардии в качестве приложения (в летнее время), а также билетов выходного дня категории Loisir и годовых проездных билетов категории Prem.

Большой Восток

Заметными изменениями в пассажирских перевозках в зоне Большого Востока был отмечен 2007 г., когда начиная с 10 июня на маршрутах Париж — Реймс — Шарлевиль, Париж — Шалон-ан-Шампань — Сен-Дизье и Париж — Нанси — Эпиналь поезда сообщений Corail Intercités были заменены поездами сообщений TGV (высокоскоростными) и TER (скоростными региональными).

После этого основным для сообщений Corail Intercités здесь стал маршрут Париж — Мюлуз, расписание движения поездов на котором было полностью пересмотрено. Этот маршрут длиной около 500 км отличается разнохарактерностью перевозок. На оси, пересекающей несколько регионов, было проведено обследование дальних поездов в конце недели и ежедневных поездов, относящихся в основном к жителям департамента Об, которые едут в Париж на работу.

Здесь на участке Париж — Труа в настоящее время по будним дням обращаются 15 пар поездов, большая часть которых имеет промежуточные остановки на станциях Ножан-сюр-Сен и Ромийи-сюр-Сен. Шесть пар поездов обслуживают Везуль, пять пар — Бельфор, а до Мюлуза доходят четыре пары поездов.

В декабре 2007 г. по требованию избирателей региона Франш-Конте в очередной раз пересмотрели расписание для ускорения движения утренних поездов в направлении Парижа, а по требованию избирателей региона Шампань — Арденны отправление одного из послеобеденных поездов было перенесено на утро.

Ввод в эксплуатацию высокоскоростной линии LGV Est européenne, перевозки по которой сразу стали динамично развиваться, естественно, повлиял на сообщения Corail Intercités по маршруту Париж — Мюлуз. Для того чтобы пассажиры не потеряли интереса к

этим сообщениям, в настоящее время им предлагаются льготные билеты разных категорий для проезда по участкам, не доходящим до Парижа. Весьма привлекательные тарифы действуют на частичных маршрутах, таких, как Труа — Бельфор или Труа — Мюлуз.

В 2008 г. руководство зоны Большого Востока, базирующееся в Реймсе, вошло в партнерства с местными властями для транспортного обслуживания следующих крупных культурных событий:

- в октябре этого года в Труа был организован книжный салон для молодежи. Этот салон является вторым во Франции по своему значению, и многие из его посетителей выбрали для поездки в Труа поезда сообщений Corail Intercités;

- во втором квартале в Коломбеле-Дёз-Эглиз (департамент Верхняя Марна) был открыт мемориал Шарля де-Голля, и часть гостей этого мероприятия также воспользовалась поездами Corail Intercités.

Атлантическая дуга

В зоне Атлантической дуги сгруппированы три периферийные магистральные линии: основная вдоль побережья Атлантического океана (Кемпер — Нант — Бордо) и примыкающий к ней в южной части своеобразный «треугольник» из линий Бордо — Тарб — Андай и Тулуза — Андай. Сообщения Corail Intercités обслуживают здесь пять регионов (Бретань, Аквитания, Земля Луары, Пуату — Шаранта и Южные Пиренеи) и перевозят ежегодно около 2,7 млн. пассажиров, в большинстве своем еженедельных мигрантов (главным образом, учащихся), но также и «нерегулярных» пассажиров, едущих по личным делам или на отдых. Следует отметить рост объемов перевозок в этой зоне на 5,5% в 2005–2007 гг.

Амбициозной целью руководства зоны Атлантической дуги, базирующегося в Бордо, является оп-

тимальная переориентация предложений к 2010 г. в целях улучшения транспортного обслуживания указанного «треугольника» и развитие перевозок на средние расстояния на маршрутах Тулуза — Андай и Тулуза — Бордо, а также на частичном маршруте Ла-Рошель — Нант.

В этой зоне, как и в других, имело место взаимовыгодное партнерство со сторонними организациями. В том числе:

- с 2007 г. по договору с компанией Aquarium La Rochelle поощрительные тарифы предлагаются пассажирам, отправляющимся из Бордо и Нанта для осмотра морской фауны и флоры пяти континентов в аквариуме Ла-Рошели;

- в 2008 г. было организовано сотрудничество с одним из меценатствующих обществ по обновлению исторической крепостной башни Ла-Шен в Ла-Рошели под патронатом Центра национальных памятников.

Большой Центр и Большой Южный Парижский бассейн

Руководство зон Большого Центра и Большого Южного Парижского бассейна, базирующееся в Туре, отвечает за качество предлагаемых транспортных услуг и финансовые

результаты эксплуатационной деятельности на подведомственных маршрутах. Наиболее интенсивно используемыми здесь являются маршруты Париж — Орлеан-дез-Обре с 21 парой поездов по будним дням и Париж — Тур с 15 ежедневными парами поездов, получивших название Aqualys (рис. 5).

Приближение услуг к потребителям позволяет обеспечить предпринимательский динамизм в координации с частными партнерами или такими местными общественными институтами, как коммерческая и промышленная палата, а также с туристическими бюро.

Пересекаемые маршрутами регионы имеют целый ряд достопримечательностей и живописных мест, что особенно благоприятствует развитию туризма. Долина Луары в зоне Большого Южного Парижского бассейна является мировым достоянием ЮНЕСКО; периферийные маршруты в зоне Большого Центра способствуют пассажирообмену между Атлантическим побережьем, регионом Рона — Альпы и юго-востоком Франции.

Руководство зоны Большого Южного Парижского бассейна ежегодно подписывает конвенцию о партнерстве с организаторами Международного садового фестиваля в г.

Шомон-сюр-Луар, который привлекает многочисленных посетителей. Им предлагаются льготные билеты, билеты для мини-групп и билеты выходного дня категории Loisir в целях повышения мобильности населения на направлении Париж — Орлеан — Блуа — Тур — Руайан, а также обслуживание высокого уровня на частичном маршруте Париж — Бурж, обеспечиваемое поездами, получившими название Jacques Coeur (Жак Кёр) по имени известного промышленника и государственного деятеля XV в., зачинателя капитализма во Франции.

Ставка на будущее

Позиции сообщений Corail Intercités на транспортном рынке укрепляются за счет проводимой SNCF привлекательной тарифной политики. Целью является увеличение числа пассажиров в наименее заполненных поездах и борьба за потенциальную клиентуру. Эта политика особенно касается тех, кто едет по личным делам или на отдых и кому предлагаются льготные билеты категории Prem на протяжении всего года. Параллельно осуществляются мероприятия по привлечению работающих пассажиров: им по почте направляются информационные материалы о расписании движения поездов, длительности поездок и особых тарифах, которые можно зарезервировать.

Привлечение новых пассажиров

В январе 2006 г. в сообщениях Corail Intercités были предложены 25 маршрутов с льготными тарифами категории Prem (Париж — Кан, Париж — Руан, Париж — Труа и др.). В 2007 г. число таких маршрутов было доведено до 81. В апреле 2008 г. в перечень льготных были включены еще 28 маршрутов, в том числе Париж — Орлеан, Париж — Амьен и Париж — Блуа. Таким обра-



Рис. 5. Поезд Corail Aqualys на подходе к Туре

зом, пассажиры могут теперь пользоваться льготами на 113 полных и частичных маршрутах, особенно на юго-западе Франции начиная от Тулузы, и в большем числе поездов.

Например, установлена единая льготная стоимость проезда, равная 10 евро, на 10 маршрутах относительно малой длины (Париж — Труа, Париж — Руан, Бордо — Ла-Рошель и др.), равная 15 или 20 евро — на более протяженных маршрутах (Нант — Бордо, Париж — Бельфор и др.). Всего за 1 год после начала кампании объем продаж льготных билетов категории Prem увеличился почти вдвое — с 350 тыс. до 600 тыс. билетов.

В 2007 г. после ввода в обращение поездов TGV на новой высокоскоростной линии LGV Est еигорéenne определенная часть маршрутов в восточном направлении от Парижа была отменена, однако число льготных билетов сохранилось почти на прежнем уровне (570 тыс.), что свидетельствует о хорошей маркетинговой работе.

Такая тарификация привлекает молодежь — почти 50% пассажиров сообщений Corail Intercités имеют возраст от 26 до 39 лет и по преимуществу представляют собой наиболее активную часть населения (84%). Большинство льготных клиентов проживает в регионе Большого Парижа. Они наперед планируют свои поездки и заранее приобретают билеты, выигрывая в стоимости. Около 70% льготных билетов покупается через Интернет.

Каждый год предлагаются новые варианты снижения стоимости билетов. Например, цена билета первого класса может быть установлена на равной цене билета второго класса плюс 1 евро. Билеты для двух пассажиров по тарифу «Побег вдвоем» продаются исключительно через Интернет со скидкой 15%; тариф для мини-групп позволяет путешествовать трем, четверем, пяти или шести пассажирам в выходные дни туда и обратно со скидкой до 60%.

Взаимоотношения с пассажирами

Соответствующие инстанции SNCF провели на всех маршрутах сообщений Corail Intercités мероприятия по повышению качества обслуживания пассажиров по ключевым показателям под общим названием Qualicités («Качество»). В настоящее время действует перечень из 11 показателей качества обслуживания, выработанный на основе пожеланий клиентов по всей последовательности событий, сопровождающих поездку.

Для присвоения определенному маршруту знака качества отслеживаются все этапы поездки, включая подготовку, покупку билетов, информирование, получение услуг на вокзале и в поезде, соответствие состава поезда заявленному, особенности оснащения вагонов, точность соблюдения расписания, обязанности по отношению к пассажирам.

Эти мероприятия отвечают также потребностям общественности территорий. Перечень показателей вносит ясность для пассажиров в аспектах, как относящихся непосредственно к поездке, так и способствующих созданию уверенности в том, что пассажиры получают обслуживание высокого уровня на вокзале и в поезде. Знак качества касается всей деятельности персонала Corail Intercités и его партнеров, которые должны выполнять свои обязанности перед клиентами.

Кроме того, в июле 2007 г. была запущена национальная программа Nouvelle Dynamique de Proximités («Новая динамика сообщений на небольшие расстояния») с бюджетом в 5 млн. евро, предназначенная для повышения качества обслуживания клиентуры. Средства, выделяемые на сообщения Corail Intercités, должны обеспечить удовлетворение потребностей общества в улучшении предлагаемых услуг, особенно по регулярности движения поездов, уровню ком-

форта на борту, информированию пассажиров, ограничению отмены поездов и принятию на себя ответственности за пассажиров в нестандартных ситуациях.

В рамках этой программы руководство SNCF выделило со своей стороны 5 млн. евро в реконструкцию линий, по которым проходят маршруты сообщений Corail Intercités в Нормандии, в целях усиления инфраструктуры, устранения многочисленных нарушений геометрии пути и выполнения других мероприятий для приведения этих линий в порядок (обновление станционных зданий и сооружений, очистка полосы отвода от растительности, обустройство туалетов на посадочных платформах и т. п.).

Эти дополнительные средства, а также инвестиции в подвижной состав должны создать условия для быстрого осуществления комплекса работ по доведению технических средств на маршрутах сообщений Corail Intercités до уровня, соответствующего пожеланиям пользователей и обеспечивающего повышение качества обслуживания пассажиров.

Постоянное развитие

Сообщения Corail Intercités вносят ощутимый вклад в развитие общественного транспорта при поездках на средние и большие расстояния и тем самым в социально-экономическое развитие охватываемых территорий. Мероприятия по охране окружающей среды и твердая ориентация на сотрудничество с местными властями подкрепляют эту миссию, которая отвечает потребностям возрастающей мобильности населения (вне зависимости от мест постоянного проживания) в поездках на работу, учебу или отдых.

Эволюция оказываемых транспортных услуг в кратко- и долгосрочной перспективе вписывается в эту тенденцию с точки зрения лучшего удовлетворения спроса на пе-

ревозки, а также улучшения финансово-экономических результатов эксплуатационной деятельности.

Действительно, при том что в 2007 г. финансовый оборот сообщений Corail Intercités составил 404 млрд. евро, объявленный дефицит был равен 60 млрд. евро вместо 124 млрд. евро годом ранее.

В рамках своей экономической политики SNCF предпринимало действия по оптимизации и снижению расходов во всех внутренних структурах и службах: локомотивной, вагонной, станционно-вокзальной и др. Очевидно, что такие меры тем более необходимы, чем в большей степени на деятельность SNCF оказывают воздействие внешние факторы. Возрастают, в частности, налоги на недвижимое имущество и стоимость электроэнергии на тягу поездов. Так, в 2006–2007 гг. удельные (в расчете на 1 поезд-км) затраты по этим статьям увеличились на 9,5 и 35,3% соответственно.

В ближайшие годы улучшение финансово-экономических показателей будет определяться увеличением объемов пассажирских перевозок и оптимизацией затрат. Однако расходы на повышение качества оказываемых услуг будут сохранены на прежнем уровне за счет совместных действий по улучшению организации перевозок и усилий, предпринимаемых для экономии ресурсов в других сферах деятельности.

В том, что касается внесения изменений в организацию сообщений Corail Intercités, можно отметить их недавнюю адаптацию на маршруте Париж — Мюлуз к пуску в июне 2007 г. высокоскоростных поездов TGV на линии LGV Est européenne и предстоящую в перспективе (2012 г.) адаптацию на соответствующих маршрутах к вводу в эксплуатацию строящейся высокоскоростной линии LGV Rhin — Rhône. Кроме того, перевозки на маршруте Нант — Бордо были интенсифицированы летом 2008 г. путем назначения одной дополни-

тельной пары поездов в конце недели для удовлетворения сезонного спроса на перевозки.

Эти и другие изменения вписываются в стратегию поэтапного структурирования сети (Нормандия в 2009 г., Большой Восток, Атлантическая дуга и Большой Северный Парижский бассейн — в 2011 г.) с учетом объемов перевозок особенно, в пиковые периоды.

В качестве примеров реализации такой стратегии можно привести:

- активную работу по совершенствованию организации перевозок на маршруте Париж — Тур за счет ускорения движения поездов с целью сокращения длительности поездки на этом маршруте до 2 ч. Эта работа осуществляется параллельно с мероприятиями по оптимизации графика движения поездов и увеличению провозной способности на маршруте Париж — Орлеан и находится в согласовании с предложениями по улучшению скоростных региональных сообщений TER в зоне Большого Центра на линии Орлеан — Тур;

- запланированное совершенствование сообщений Corail Intercités на маршруте Андай — Тулуза с продлением одного обратного рейса по маршруту Нант — Бордо до Тулузы в согласовании с сообщениями TER в регионах Аквитания и Южные Пиренеи (зона Атлантической дуги), что улучшит ритмичность перевозок на указанных маршрутах;

- внесение изменений (в тесном сотрудничестве с региональным советом Пикардии) в расписание движения поездов на маршрутах Париж — Амьен и Париж — Сен-Кантен начиная с 2010 г. в целях обеспечения их лучшей взаимодополняемости в соответствии с общностью спроса на железнодорожные перевозки в данном регионе.

Упорядочение перевозок

В 2009 г. руководство SNCF продолжает реализацию программы упорядочения перевозок на четырех

маршрутах в зоне Нормандии (Париж — Невер, Париж — Кан — Шербур, Париж — Руан — Гавр и Париж — Гранвиль) в целях оптимизации использования инфраструктуры этих направлений за счет распределения пропускной способности сети между четырьмя перевозчиками: пассажирскими Transilien, TER, Corail Intercités и грузовым SNCF Fret. Для осуществления этого революционного переворота в системе обращения поездов разных категорий с минимизацией их задержек в пути соответствующие службы SNCF довольно быстро провели все необходимые экспертизы (в отношении основных линий Нормандии исследования продолжались 2 года, линии Париж — Невер — 1,5 года).

Действительно, упорядочение потребовало коренного пересмотра графиков движения поездов с их переключением в ряде случаев на соседние направления. Было разработано рациональное, простое и легко воспринимаемое расписание для всего комплекса маршрутов. Например, на маршруте Париж — Кан — Шербур поезда сообщений Corail Intercités по большей части отправляются из Парижа в Шербур в Ч + 10 мин с последованием Кана в Ч + 45 мин. Естественно, более понятное расписание облегчает пассажирам планирование и организацию их поездок. С другой стороны, средняя длительность поездки по маршруту в основном сохранилась или даже уменьшилась. Несмотря на то что в первое время пассажиры могут испытывать неудобства из-за изменения расписания их привычных поездов, есть мнение, что для всего множества пассажиров более простые и логичные поездки с хорошо скоординированными пересадками отвечают их потребностям, которые не прекращают расти.

Кроме того, упорядочение движения поездов с приданием ему более высокой степени ритмичности приводит к глубоким изменениям привычек и организации работы про-

водников, контролеров, персонала вокзалов, а также работников служб подвижного состава и инфраструктуры, которые должны адаптироваться к новому ритму без изменения традиционных методов и приемов.

Осуществление программы сопровождается публичными обсуждениями как внутри SNCF, так и в среде пользователей услуг железных дорог в целях лучшего понимания ее целей и методов.

Со своей стороны компания Réseau Ferré de France (RFF), в ведении которой находится железнодорожная инфраструктура и вопросы организации ее использования для движения поездов, реализует мероприятия по улучшению состояния инфраструктуры, занимаясь также текущим содержанием и ремонтом пути.

Обновление парка подвижного состава

Парк подвижного состава сообщений Corail Intercités в значительной степени устарел и в настоящее время нуждается в обновлении, что требует больших инвестиций. Поэтому с учетом общей стабильности ситуации и постоянного роста объемов перевозок необходимо в короткий срок разработать соответствующую инвестиционную программу, в которой следует определить, каким должен быть парк подвижного состава в перспективе, чтобы отвечать требованиям количественного роста и повышения качества предлагаемых пассажирам транспортных услуг. При ограниченных средствах и пока финансово отрицательных результатах перевозочной деятельности неизбежен поиск партнеров по финансированию потребностей в обновлении парка, как это имеет место в настоящее время в департаментах Верхняя и Нижняя Нормандия при модернизации используемых в сообщениях Corail Intercités пассажирских вагонов.

Согласно оценкам, для общего обновления парка подвижного состава с учетом существующих объе-

мов перевозок потребуется около 1,5 млрд. евро.

В настоящее время парк подвижного состава сообщений Corail Intercités включает:

- 987 пассажирских вагонов типа Corail для поездов на локомотивной тяге. Средний возраст этих вагонов составляет 25 лет. Разработан график проведения их планового капитального ремонта начиная с 2012 г. с завершением в 2015 г., что позволит продлить срок службы. Около 400 пассажирских вагонов подлежат модернизации, в том числе 160 вагонов с финансовым участием департамента Нижняя Нормандия и 90 вагонов — с участием департамента Верхняя Нормандия;

- 117 электровозов (в том числе девять маневровых) и 68 тепловозов (восемь маневровых). Средний возраст этих локомотивов превышает 30 лет, при том что срок службы наиболее старых серий достигает 40 лет, а самых новых — 25 лет;

- 25 дизель-поездов. В рамках тендера на «региональный подвижной состав будущего», проведенного подразделением SNCF по перевозкам на малые расстояния совместно с регионами, для сообщений Corail Intercités при участии департамента Нижняя Нормандия было заказано 19 универсальных моторвагонных поездов, которые будут эксплуатироваться на маршруте Париж — Гранвиль вместо дизель-поездов серии X 72500, отправляемых на другие маршруты. Первые поставки новых поездов ожидаются в 2013 г.

Инвестиции

Для обновления подвижного состава в убыточных сообщениях Corail Intercités руководство SNCF приняло национальную программу модернизации эксплуатируемых поездов стоимостью 130 млн. евро. Эта программа рассчитана на 2007–2010 гг. и охватит в первую очередь примерно треть активного парка, т. е. около 275 вагонов.

Надежность и комфорт

Инвестиционная программа касается, главным образом, модернизации основных узлов и агрегатов и обновления оснащения, определяющего уровень комфорта для пассажиров.

У локомотивов, многие из которых приближаются к окончанию срока службы, модернизации подвергается механическая часть (особенно колесные пары и тележки) и важнейшие компоненты оборудования (например, тяговые двигатели), а также осуществляется защита кузова за счет нанесения антикоррозионного покрытия. Модернизация позволяет продлить срок службы, повышает надежность и эксплуатационную гибкость локомотивного парка и, следовательно, улучшает ежедневное обслуживание пассажиров.

Обновление пассажирских вагонов выполняется в целях повышения уровня комфорта. Большая часть площади пола накрывается ковровым покрытием, кресла заново обиваются фиолетовым или зеленым бархатом. В каждом вагоне предусматриваются несколько кресел увеличенной ширины с дополнительными поручнями для лиц с ограниченной подвижностью. В средней части вагонов размещается багажное отделение. Среди других новинок следует отметить установку электрических розеток и маленьких ламп у мест для сидения, выделение пространства для провоза велосипедов и обустройство отдельных туалетов для мужчин и женщин.

Удобства для пассажиров с ограниченной мобильностью

Планировалось, что обновленные вагоны начнут поступать в общий парк сообщений Corail Intercités в конце 2008 г. Некоторые из них будут приспособлены к приему пассажиров с ограниченными

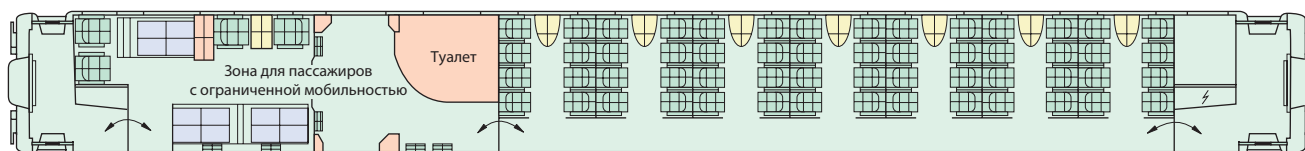


Рис. 6. Планировка вагона для пассажиров с ограниченной мобильностью

ми физическими возможностями на инвалидных колясках (рис. 6).

Для входа в такой вагон пассажирам указанной категории предназначены специальные двери с увеличенной шириной проема (другие пассажиры входят через обычные двери в конце вагона). Открытие и закрывание этих дверей сопровождается звуковыми и световыми сигналами.

В специально выделенной зоне в одном из концов вагона предусмотрено пространство для размещения до трех инвалидных колясок; каждое место для коляски снабжено кнопкой для вызова обслуживающего персонала, который находится в служебном купе вагона. Лица, сопровождающие пассажиров на инвалидных колясках, могут располагаться рядом с ними на откидных сиденьях. В этой же зоне расположен специально приспособленный туалет с дополнительными поручнями и педалями управления.

Ввод в эксплуатацию таких вагонов в сообщениях Corail Intercités будет свидетельством готовности SNCF сделать свои поезда доступными для всех пассажиров, как это предусмотрено законом от 11 февраля 2005 г., вступившим в силу в феврале 2006 г., об обеспечении доступности всех транспортных средств для лиц с ограниченными физическими возможностями, в том числе передвигающихся на инвалидных колясках.

Партнерство с регионами

Зона Нормандии

Совет департамента Нижняя Нормандия в январе 2007 г. решил, что этот департамент ста-

нет первым во Франции по обновлению имеющегося вагонного парка в 50%-ной кооперации с SNCF. В соответствии с этим решением был подписан контракт стоимостью 44,7 млн. евро на участие в финансировании обновления 150 пассажирских вагонов (плюс еще 10 вагонов в качестве опции), эксплуатируемых здесь в сообщениях Corail Intercités. Благодаря этому департамент рассчитывает повысить привлекательность своих мест отдыха и достопримечательностей.

Следуя этому примеру, департамент Верхняя Нормандия также подключился к модернизации парка подвижного состава. Совет департамента инвестировал 220 млн. евро на закупку 16 моторвагонных поездов типа TER 2N NG (нового поколения) из двухэтажных вагонов и на участие в обновлении 89 пассажирских вагонов типа Corail для маршрута Париж – Руан – Гавр. Кроме того, 13 мая 2008 г. между департаментом и SNCF был подписан беспрецедентный договор об инвестировании 95 млн. евро в мероприятие по улучшению состояния инфраструктуры.

В процессе ввода в обращение на маршруте Париж – Кан – Шербур модернизированных вагонов типа Corail было проведено изучение общественного мнения на этот счет. В целом пассажиры отметили прогресс в повышении уровня комфорта и чистоты в вагонах, указав, в частности, на внедрение разного рода новшеств, таких, например, как установка электрических розеток. В целом довольными от поездки остались 94% пассажиров против 89% в 2005 г.

Общая удовлетворенность поездкой достигается за счет многих факторов. Наиболее высокую оценку получили чистота и порядок (коэффициент 0,84) и освещение (0,81). Общий уровень комфорта в вагонах был оценен коэффициентом 0,79, во многом благодаря удобным креслам.

Зона Большого Центра

Руководство зоны Большого Центра и регионов Аквитания, Рона – Альпы, Лимузен и Овернь объединили свои усилия, чтобы предложить пассажирам маршрута Бордо – Лимож – Монлюсон – Лион более удобное и привлекательное обслуживание. Для этого была проведена замена поездов из вагонов типа Corail на локомотивной тяге, которые эксплуатировались на этом маршруте с 2005 г., более современными и имеющими лучшие характеристики дизель-поездами серии X 72500. В результате было достигнуто существенное (на 1 ч) уменьшение длительности поездки между Бордо и Лионом, а также повысилась до 94% точность соблюдения расписания, т. е. доля поездов, прибывших на конечную станцию вовремя или с опозданием не более 10 мин, что на 8 процентных пунктов выше, чем годом ранее.

Обновление парка подвижного состава сопровождалось принятием мер по обеспечению большей согласованности графиков движения поездов в сообщениях Corail Intercités и TER, а также удобства пересадок на поезда, следующие к Средиземноморскому побережью.

O. Fagot. Revue Générale des Chemins de Fer, 2008, № 175, p. 7–19.