

Развитие сообщений Thalys

Согласно заявлению исполнительного директора компании Thalys Ж.-М. Данкуана (J.-M. Dancoisne), одноименные международные высокоскоростные сообщения, связывающие Париж, Брюссель (рис. 1), Амстердам и Кёльн, в ближайшее время получат новое развитие.

Компания Thalys надеется на увеличение на 40% объема пассажирских перевозок в течение 2 лет после ввода в эксплуатацию в 2009 г. завершающего звена осуществляемых ею сообщений — высокоскоростной линии HSL Zuid в Нидерландах, которая позволит поездам Thalys обращаться между Антверпеном, Амстердамом и Гаагой со скоростью до 300 км/ч (в настоящее время эти поезда вынуждены следовать по существующей инфраструктуре с ограничением скорости). Тогда продолжительность поездки между Парижем и Амстердамом сократится с нынешних 4 ч 9 мин до 3 ч 13 мин. В то же время частота движения высокоскоростных поездов по данному маршруту будет увеличена в 2 раза — с пяти до десяти пар поездов в день. Одновременно с этим до трех с небольшим часов уменьшится время в пути между Парижем и Кёльном за счет завершения строительства высокоскоростного участка Льеж (Бельгия) — граница с Германией.

Длительность поездки порядка трех часов позволит укрепить позиции железных дорог в конкуренции с воздушным транспортом. Уже в настоящее время практически прекращены регулярные полеты на маршруте Париж — Брюссель, где поезда, следующие с 30-минутным интервалом, дают возможность попасть из центра одной столицы в центр другой за 1 ч 22 мин. Даже еще до существенного сокращения длительности поездки между Пари-

жем и Кёльном по железной дороге авиакомпания German Wings ушла с этого маршрута.

В 2007 г. поезда Thalys перевезли 6,2 млн. пассажиров с ростом на 4,4% в сообщениях между Францией и Германией и на 5,8% между Францией и Нидерландами. Оборот компании увеличился на 6,6% и достиг 364 млн. евро. Только за первые четыре месяца 2008 г. объем перевозок вырос на 8,6%, т. е. больше, чем за соответствующий период прошлого года, а оборот — на 9,6%.

Как утверждают представители компании Thalys, нет никаких признаков стагнации в этом сегменте транспортного рынка, несмотря на глобальные финансовые проблемы. Сильные позиции компании обусловлены активной маркетинго-

вой политикой и доказанной способностью предоставлять пассажирам высококачественные услуги и надежные сообщения. Несмотря на то, что четыре поезда Thalys из общей численности парка 26 ед. одновременно изымаются из эксплуатации для оснащения аппаратурой общеевропейской системы управления движением ETCS, точность соблюдения расписания в первом квартале 2008 г. была на уровне 94,7% по сравнению с 92% в аналогичном периоде 2007 г. По результатам проведенного опроса коэффициент удовлетворенности пользователей составил 84,1%.

По мнению менеджмента компании, время, которое необходимо для достижения поставленной цели — увеличения объема перевозок на 40%, в значительной мере зависит от того, каким образом компания воздушного транспорта отреагируют на повышение качества железнодорожных сообщений. Воздушный транспорт уже испытывает существенные затруднения из-за резкого роста цен на авиационное топливо, так что в его распоряжении остается мало аргументов в свою пользу, таких, например, как снижение стоимости авиабилетов. Таким образом, у железнодо-



Рис. 1. Поезд Thalys на станции Брюссель-Южный



Рис. 2. Работать с Интернетом можно и на борту поезда Thalys

рожного транспорта в настоящее время появились дополнительные шансы в конкурентной борьбе за пассажиров.

Вместе с тем компания Thalys не собирается успокаиваться на достигнутом и принимает меры для дальнейшего совершенствования предлагаемых услуг. Так, начиная с 14 марта 2008 г. введена новая услуга Thalys Net, позволяющая пассажирам впервые в международных сообщениях пользоваться беспроводной широкодиапазонной связью в течение всей поездки. Кроме того, реализуется программа модернизации подвижного состава, по завершении которой в 2010 г. будет заметно повышен уровень комфорта для пассажиров на борту поездов. Осуществляются и другие меры для привлечения пассажиров — например, изменена униформа обслуживающего персонала.

Появление бортовой системы WiFi — это первый шаг к внедрению в поездах технических средств нового поколения. Возможность пользования Интернетом в движении (рис. 2) скоро, как полагают, войдет в перечень непрременных требований боль-

шей части пассажиров и на основе положительного опыта таких компаний-операторов, как Thalys, станет стандартом для всех междугородных пассажирских сообщений. Этим еще более увеличится различие в уровнях обслуживания на разных видах транспорта. При этом, однако, следует обеспечить такое качество связи и надежность интерфейса, которые позволили бы пользоваться Интернетом в вагоне так же просто, как дома или в офисе.

Консорциум в составе компаний 21Net, Nokia Siemens Network и Telenet, который разрабатывает системы WiFi на основе спутниковой связи, заключил с компанией Thalys контракт на установку, эксплуатацию и техническое обслуживание в течение 5 лет подобной системы, адаптированной для высокоскоростных поездов. Оплата будет осуществляться таким же образом, как и за организацию питания пассажиров на борту поездов. Компания Thalys будет выплачивать консорциуму определенные суммы за предоставление бесплатных услуг WiFi пассажирам первого класса; кроме того, консорциум будет получать определенную долю платы, получаемой за эти услуги от пассажиров второго класса. Тариф за пользование услугами WiFi для пассажиров второго класса установлен равным 6,5 евро в час или 13 евро за всю поездку.

Следует отметить, что адаптация системы WiFi для поездов заняла примерно 5 лет и была связана с серьезными проблемами. Среди них:

- разнообразие источников электропитания в поездах;
- электромагнитные помехи, вызванные искрением при нарушении контакта токоприемников с контактным проводом (параболические антенны спутниковой связи могут располагаться только на крышах вагонов);

- нарушения связи со спутниками, когда поезд находится в тоннеле или не на линии прямой видимости;

- затруднения с роумингом (автоматической настройкой на требуемую станцию), когда бортовая аппаратура переключается с одного спутника на другой или с одной базовой станции спутниковой связи на другую при прохождении плотно застроенных районов;

- необходимость разработки специальных антенн спутниковой связи, поскольку типовые антенны не способны работать на объектах, движущихся со скоростью до 300 км/ч;

- и наконец, необходимость повышения квалификации операторов спутниковой связи, привыкших иметь дело со стационарными объектами.

Поездные системы WiFi характеризуются наличием бортового сервера, который должен обеспечивать пассажирам возможность непрерывной работы даже при кратковременных перерывах связи со спутником, когда поезд, например, проходит под мостом или путепроводом. Каждый вагон поезда имеет собственную WiFi-сеть с множеством точек доступа для пассажиров.

Есть продвижения и в других сферах. Одним из последних нововведений является предоставление пассажирам пригородных сообщений в регионе Парижа возможности использовать свои смарт-карты типа Navigo для оплаты поездок в сообщениях Thalys без приобретения «бумажных» билетов. «Безбилетные» поездки скоро станут доступны и пассажирам в Нидерландах и Бельгии, когда их смарт-карты будут соответствующим образом адаптированы.

D. Briginshaw. International Railway Journal, 2008, № 6, p. 44.