

**Кілька тижнів тому Головний інженер – перший заступник начальника ДТГО «Львівська залізниця» Володимир Кисельов побував у Франції. Ми звернулися до Володимира Миколайовича з пропозицією поділитися враженнями про цю робочу поїздку, про усе побачене і почуте.**

## НА ВІДСТАНЯХ ДО 650 КІЛОМЕТРІВ ПОЇЗДИ В ЄВРОПІ КОНКУРУЮТЬ З ЛІТАКАМИ

– Володимире Миколайовичу, розкажіть про Вашу поїздку до Франції. Що це була за поїздка, яка її мета? З якими враженнями Ви повернулися в Україну.

– Генеральний директор Укрзалізниці прийняв рішення відрядити до Франції усіх головних



## Головний інженер залізниці Володимир КИСЕЛЬОВ:

# «Відстані до 650 кілометрів поїзди в Європі конкурують з літаками»

інженерів залізниць для ознайомлення із французькою системою залізничного транспорту, з їхніми способами господарювання, утримання колії, управління процесами швидкісного пасажирського руху. У попередні роки я чув багато позитивних відгуків про те, як працюють французькі залізничники, але переконався, що найкраще – побачити усе хоча б один раз на власні очі. Вражень дуже багато, вони дуже цікаві й повчальні.

– Ви прибули до Франції і що найперше Вас вразило?

– Те, що вокзали наповнені пасажирями. Така кількість пасажирів нам навіть не снилася. Поїзди прибувають один за одним, з них виходить величезна маса людей. Це ми бачили і в Парижі, і в Страсбурзі, і в Мілані, де, побували, відповідно до програми відвідин. Все організовано і пристосовано до інтересів пасажирів. Передбачено, практично, усе.

– Як це виглядає на практиці?

– Сьогодні великі європейські міста настільки перевантажені автомобільним транспортом, що автомобіль перестав бути мобільним засобом пересування і перетворився на транспорт вихідного дня. Якщо узяти до уваги ситуацію, яка склалася у великих містах України із кількістю населення від мільйона і вище, то маємо таку саму картину. Тому у європейських містах основна маса ділових людей пересіли на поїзди.

– Але ж поїзди не під'їжджають до ділових центрів, усе одно потрібно їхати містом.

– Для цього треба бачити Париж... У ньому, як і у всіх великих європейських містах, транспортні розв'язки побудовані так, що, вийшовши з поїзда, пасажир тут же має можливість пересісти на метро або трамвай. Мінімум відстаней, всюди ескалатори. І, таким чином, без затримок можна якнайближче доїхати до потрібної установи чи до місця роботи. Найтісніше поєднання маршрутів залізничних, метро та трамвайних у підсумку дає неабияку економію часу і тому цей вид транспорту є для пасажирів найзручнішим.

– Як виглядають їхні поїзди і як відбуваються їхні поїздки?

– В основному у них переважають денні поїзди, в яких нема купе із спальними місцями. Цим вони дещо подібні на наш приміський транспорт. Але умови поїздки і комфорт там значно вищі.

Ясна річ, і культура пасажирів у них відчутно вища, ніж у нас. Я не бачив там характерного для нас вандалізму, вибитих шибок, дверей без ручок, неприбранних туалетів. Людина іде собі і працює з документами, поклала на стіл ноутбук, під'єдналася через мобільний телефон до інтернету, одержала пошту, відповіла адресантам. Усе це в порядку речей, це ні в кого не викликає подиву. А у нас приміський транспорт – електротрицикл дизель-поїзди поки що залишаються засобом пересування для найбільш вразливих людей, які не претендують на комфорт та ще й думають як би то проїхатися за півдорожки або й зовсім безплатно. До речі, на відстанях до 650 кілометрів у Європі поїзд є зручнішим, швидшим і дешевшим, ніж літак. І це за рахунок швидкості пересування та можливості тут же пересісти на міський транспорт. Бо аеропорти, як правило, знаходяться за містом і до них не завжди легко добратися.

## У ПОРІВНЯННІ З ПАРИЖЕМ ЛЬВІВ – СТЕРИЛЬНО ЧИСТІЙ...

– А як у них із затримками поїздів? Трапляються?

– Звичайно, трапляються, як і всюди. Але у них цікаво й ефективно організована система боротьби з негативними наслідками затримок. Нас познайомили із спеціальним центром управління пасажирськими перевезеннями у Франції. Знаходиться він у Парижі. Це велика споруда, де працює багато людей. У кожного на столі монітор, на якому відображається графік руху поїздів в реальному часі. Ці люди складають, образно висловлюючись, «пожежну команду», яка уважно спостерігає за виконанням графіка руху поїздів. Якщо поїзд запізнюється більше, ніж на 30 хвилин, тоді ця команда починає діяти. Вони мають свої засоби супутникового зв'язку з поїздами, з локомотивними бригадами, їхнє завдання – мінімізувати наслідки затримки поїзда і незручності пасажирів, які запізнюються. Вони мають свій прес-центр. Якщо виникає нестандартна ситуація, вони одразу ж передають у засоби масової інформації повідомлення про це, щоб люди знали і орієнтувались. Завдяки оперативній роботі ЗМІ – телеканалів, радіостанцій, інтернет-порталів, інформація про запізнення одразу ж надходить до усіх споживачів.

Перебуваючи у цьому центрі, ми стали свідками ситуації, коли один із поїздів запізнювався більше, ніж на 4 години через якісь форсмажорні обставини. «Пожежна команда» чітко і злагоджено займалася найрізноманітнішими питаннями: від допомоги локомотивній бригаді в обранні оптимального маршруту, узгодження цього маршруту з графіком руху інших поїздів, до детального інформування пасажирів потяга, забезпечення людей за кошт залізниці кавою, бутербродами, іншим харчуванням і аж до повідомлення пасажирів інформації про відшкодування збитків, пов'язаних із запізненням.

– А як відшкодовуються збитки за запізнення?

– Цікава і я б сказав зручна форма відшкодування. Грошей вони не повертають, а, натомість, надають документ про право на знижку при купівлі наступного квитка на будь-який поїзд. Це – нормально і це – зразок уважного ставлення до потреб пасажирів. Коли ми спостерігали за цим процесом, я пригадав, як в Україні минулого літа

швидкістю 200-220 км на годину. Поїзд проїжджав через міста. Я не бачив шумопоглинаючих стін. Все відкрито. Але, треба сказати, що такий поїзд не створює шуму, від якого треба захищати населені пункти. Разом з тим, 220 кілометрів на годину це – серйозна швидкість. Споруди, які стоять близько до колії, розгледіти неможливо, усе пролітає вмить. І в той же час у вагоні можна спокійно стояти, ходити, сидіти, поставити чашку з кавою на стіл і вона не розліється. Проїхавшись на такій швидкості, я був просто заінтригований своїми припущеннями: яка ж у них повинна бути колія, щоб забезпечувати таку якість руху на такій швидкості? І коли я побачив їхню колію, то був дуже здивований. Нічого особливого, усе, приблизно, таке, як у нас. Є колія на бетоні, є на дереві. Але якість виправки колії, зрозуміло, така, якої нам дуже бракує. За весь час я не побачив на коліях людей. Практично відсутня ручна праця. Це свідчить про дуже високий рівень механізації усіх процесів, що виключає брак у роботі. Ми, як ніхто, добре

у Новобогданівці вибухали снаряди, і в об'їзд небезпечної території поїзди повернули на Одесу. Поїзди затримувалися на тривалий час, надворі спека, у вагонах не було харчування, навіть води не було. Вважаю, що саме для термінового врегулювання таких ситуацій потрібен спеціальний центр оперативного реагування.

– А які обсяги пасажирських перевезень у Франції – державі, яка за територією та багатством іншими об'єктивними параметрами подібна до України?

– Я при нагоді поставив запитання: скільки у них поїздів одночасно знаходиться в русі? Одержав відповідь: 13 тисяч поїздів.

– А скільки в Україні?

– Я теж цим поцікавився. Не відповідаю за абсолютну точність цієї цифри, але мені сказали, що у нас ця цифра складає 1300 поїздів разом із приміськими. На порядок менше.

– Але ж Франція не відрізняється суттєво від України за кількістю населення та обсягом території. Чому така різниця? Звідки набирається стільки пасажирів?

– Дуже багато туристів. Ми були там у передріздвяний період, вже почалися новорічні канікули. Дуже багато людей їхали подивитися на святковий Париж. Ми теж побували у передсвятковому Парижі.

– І чим Вас здивував Париж?

– Я був вражений Парижем. Центральний проспект, Елісейські поля, прекрасні будинки, фантастична ілюмінація. Туристам є на що подивитися. Але, разом з тим, у цьому красивому місті не варто дивитися вниз, під ноги. Там стільки бруду, що у порівнянні з Парижем Львів – стерильно чисте місто. Це мене дуже здивувало.

## НА ШВИДКОСТІ 220 КМ НА ГОДИНУ ПОЇЗД ЛИШЕ ШУРХОТИТЬ...

– Чи доводилося Вам бачити французьку колію?

– Доводилося. І я теж був немало здивований. Але спочатку розкажу про якість руху. Наша делегація їздила на поїзді фірми "Пендоліно". Як писав у звіті один наш колега, поїзд поведився як добрий автомобіль на добрій дорозі. Ніяких поштовхів, ніяких стуків-грюків, колеса по рейках, буквально, шурхотіли. А їхали ми зі

знаємо, що високої якості колії ручною працею не досягнеш.

– А чи є у них традиційне розділення, коли вантажні поїзди їдуть по одній колії, а пасажирські – по іншій?

– Є. Поїзди, які рухаються із швидкістю 350 км на годину, це, так звані, лінії ТЖВ (назва приватних ліній швидкісного пасажирського руху) – мають свої окремі колії. А по тих коліях, де пасажирський рух не перевищує швидкості 220 км/год, рухаються також у невеликих кількостях вантажні поїзди. Причому, скажу, що вантажні поїзди у них далеко не такі великі і тяжкі, як у нас. Я не бачив там, наприклад, рудних маршрутів по 5 тисяч тонн, як у нас. У них такого нема. На жаль, ми сьогодні не маємо ще такого вантажного рухомого складу, який би зберігав стан колії. Колись ми були у захваті від нашої автотракторної, бо вона давала деякі переваги у формуванні поїздів, у питаннях безпеки складача поїздів, а тепер розуміємо, що у такому вигляді вона зовсім не сприяє збереженню колії. Те ж саме можна сказати і про систему гальм, яка також не забезпечує збереження колії. Я був немало здивований тим, що у них вантажний поїзд їде по колії і не гуркоче, не брязкає, а тільки шурхотить. Колійне господарство у французьких залізничників у дуже хорошому стані. З іншого боку, рейки у нас нормальні, шпали – нормальні, кріплення теж нормальні, але ручна праця ніколи не дасть того ефекту, який дає комплекс машин в механізованому утриманні колії. Ось де найбільший секрет якості їхнього руху.

– Ну і, мабуть, система контролю за якістю у них краща за нашу?

– Так, контроль там дійсно серйозний. І відповідальність теж дуже висока. Дуже серйозна увага надається безпеці руху. Усе, що задіяне у русі чи в його забезпеченні, проходить серйозний контроль. Усі системи побудовані з точки зору пріоритету безпеки руху. Стрілочні переводи, сигналізація і зв'язок, при допомозі якого контролюється поїзд, уся інформатика – все це насамперед налаштоване на вимоги до безпеки руху. Ми були в Мілані у вагонному депо, де обслуговуються поїзди "Пендоліно". Гарне депо, але я не побачив там чогось надзвичайного у порівнянні з нашими депо. Ремонтний цех – величезний ангар, споруджений із легких металевих конструкцій.

