

Задачи железных дорог Ирландии на современном этапе

Ирландия — небольшая страна с динамично развивающейся экономикой. Еще не так давно ее железнодорожная сеть находилась в весьма плачевном состоянии и остро нуждалась в инвестициях, чтобы играть подобающую роль в жизни страны и соответствовать имеющимся потребностям в транспортном обслуживании. Доступность инвестиций на модернизацию и развитие сети изменили ситуацию.

Большая часть железнодорожной сети страны общей протяженностью 1944 км (рис. 1) приходится на однопутные линии, в основном обслуживаемые поездами на дизельной тяге. Электрифицирована только линия транспортной системы DART (Dublin Area Rapid Transit), обслуживающая регион Дублина и пересекающая столицу с севера на юг. Линия DART двухпутная, как и магистрали, связывающие Дублин с Корком и Белфастом (центром британской Северной Ирландии), остальная часть сети состоит из однопутных линий. Железные дороги Ирландии (IE) имеют ширину колеи 1600 мм, что больше, чем в Великобритании и большинстве стран Европы.

Железные дороги Ирландии являются преимущественно пассажирскими. Доходы от перевозок пассажиров больше в 3 раза, чем поступления от перевозок грузов. Кроме того, IE занимаются некоторым дополнительным бизнесом, в частности обслуживанием паромных сообщений с Уэльсом и Францией из порта Рослэр, организацией питания пассажиров в поездах (за исключением поездов Enterprise сообщения Дублин — Белфаст), и имеют свои предприятия общественного питания.

Существующие договоренности IE с правительством страны оговаривают размеры предоставляемого в пассажирских перевозках обслуживания и величину государственной субсидии. Доля субсидии

в обороте пассажирского сектора превышает 50%. Кроме того, этот сектор получает косвенную выгоду от субсидирования содержания инфраструктуры и невзимания платы за пользование инфраструктурой для пассажирских поездов.

Общий оборот железных дорог Ирландии составляет 420 млн. евро. Почти половина этой суммы поступает от правительства страны, которое в контракте на предоставление субсидий устанавливает жесткие требования к эксплуатационным показателям, и в случае невыполнения своих обязательств IE могут потерять право на субсидии. Неосновная деятельность IE, не связанная с перевозками пассажиров, осуществляется без субсидий.



Рис. 1. Схема сети железных дорог Ирландии (вместе с Северной Ирландией)

Железные дороги Ирландии	
<i>Инфраструктура</i>	
Общая длина эксплуатируемых линий, км	1944
В том числе электрифицированных, км	51
Развернутая длина путей, км	2800
<i>Эксплуатационные показатели</i>	
Число поездов/сут	450
Численность персонала, чел.	5000
Парк подвижного состава:	
вагоны дизель-поездов	180
вагоны электропоездов	154
локомотивы	94
пассажирские вагоны поездов на локомотивной тяге	250
<i>Пассажирские перевозки (DART, пригородные, InterCity)</i>	
Доходы, млн. евро	162
Объем перевозок, млн. чел.	40
<i>Доходы от неосновной деятельности, млн. евро</i>	
Грузовые перевозки,	48
Обслуживание европорта Рослэр	10
Организация питания пассажиров	6
Реклама и сдача недвижимости в аренду	5
<i>Субсидии, млн. евро</i>	
Пассажирские перевозки	77
Содержание инфраструктуры	122
Годовой оборот (включая субсидии), млн. евро	420

«Кельтский тигр»

Современная Ирландия в силу быстрого экономического развития справедливо получила название «Кельтский тигр». Во второй половине 1990-х годов темпы экономического роста в стране достигали примерно 10% в год, что почти в 4 раза выше, чем в Великобритании. В первые 3 года XXI в. они немного замедлились — до 3% в год, однако в последующие 2 года вновь увеличились примерно до 5%. Всего с 1995 по 2005 г. валовый внутренний продукт (ВВП) вырос почти втрое — с 42 млрд. до 122 млрд. евро, а уровень безработицы снизился с 14 до 4,5%. По уровню ВВП на душу населения Ирландия заняла третье место в Европе, уступив только Люксембургу и Норвегии.

Благодаря экономическому процветанию прекратилась длившаяся два

столетия эмиграция, и сейчас наблюдается приток иммигрантов в страну. Не только ирландская диаспора возвращается на родину, страна принимает и иммигрантов из стран Центральной Европы, недавно вошедших в ЕС. В сочетании с высоким по европейским меркам уровнем рождаемости эти факторы способствовали увеличению численности населения страны за последнее десятилетие с 3,6 до 4,0 млн. чел. Впрочем, справедливости ради следует отметить, что до голода 1840–1845 гг. население Ирландии достигало почти 8 млн. чел., тогда как в настоящее время численность жителей Республики Ирландия и Северной Ирландии, входящей в состав Великобритании, не превышает 5 млн. чел.

Учитывая прогнозы сохранения темпов экономического роста в Ирландии на уровне 5% в год, желез-

ные дороги должны позаботиться о соответствии объема предлагаемых ими услуг растущему спросу на перевозки.

Инвестирование в безопасность

Поводом для повышения внимания к состоянию железных дорог послужило крушение в графстве Роскоммон в ноябре 1997 г. Происшествие обошлось без жертв, но факт разрушения пути под поездом привел к общенациональным дебатам о перспективах железнодорожного транспорта. Народ Ирландии решил, что железные дороги стране нужны и они должны соответствовать потребностям быстро растущей экономики.

Вскоре после этого была утверждена инвестиционная программа повышения уровня безопасности движения поездов стоимостью 550 млн. евро, рассчитанная на 1999–2003 гг. и частично финансировавшаяся ЕС. Она в определенной мере помогла ликвидировать последствия недофинансирования в предыдущие десятилетия, однако рост интенсивности движения, вызванный экономическим развитием страны, свидетельствовал, что принятых мер недостаточно. В связи с этим была начата реализация второй программы стоимостью 500 млн. евро, рассчитанной на 2004–2008 гг.

Реализация обеих программ должна привести к значительному улучшению состояния инфраструктуры и уменьшению числа инцидентов. На всех радиальных линиях, идущих из Дублина, предусмотрено усилить путевую структуру с укладкой бесстыкового пути. За последние 6 лет закрыто или модернизировано более 500 поездов, построено или реконструировано около 300 пересечений в разных уровнях.

Достигнуты определенные успехи в области модернизации системы управления движением поез-

дов. С завершением выполнения соответствующих проектов, намеченным на 2009 г., управление практически всей сетью будет осуществляться из единого центра, расположенного на станции Коннолли в Дублине. На линиях в Голуэй, Уотерфорд, Трали и Слайго система сигнализации уже реконструирована, продолжаются работы на линиях в Уэстпорт и Рослэр. Запланирована также модернизация системы централизации стрелок и сигналов на узловой станции Лимерик на линии в направлении Корка.

В настоящее время ведутся бурные политические дебаты по проблеме так называемого Западного железнодорожного коридора — линии, идущей с севера на юг и соединяющей графства Клэр и Майо. Несколько лет назад эта линия была закрыта, но инфраструктура сохранилась. Высказано немало мнений в поддержку возобновления движения по этому коридору, и в итоге было принято решение о начале работ по подготовке к открытию движения на южном участке между станциями Атенрай и Эннис. Их завершение позволит достичь политически важной цели — соединить железнодорожными сообщениями четыре крупнейших города Ирландии (не считая столицы) — Голуэй, Лимерик, Корк и Уотерфорд.

Линия DART в Дублине

Важнейшей задачей с точки зрения транспортного обслуживания Дублина является увеличение провозной способности городского рельсового транспорта. Население Большого Дублина составляет около 2 млн. чел., т. е. в столичном регионе проживает половина населения страны.

DART представляет собой внутригородскую линию, выходящую в ближайшие пригороды и работающую по принципу метрополитена — с небольшими расстояниями между станциями и малыми межпоездными интервалами. Систему DART дополняет новая сеть линий трамвая



Рис. 2. Поезд трамвая Citadis компании Alstom на линии сети Luas в Дублине

Luas (рис. 2), эксплуатируемая компанией Connex, которая оказывает IE важную транспортную услугу, соединяя два основных железнодорожных вокзала Дублина на станциях Хьюстон и Коннолли.

Первые 76 двухвагонных поездов линии DART, построенных компанией LHB (впоследствии поглощенной Alstom) в 1984 г., прошли модернизацию на предприятии компании Siemens в Лейпциге (Германия). Вагоны стали более удобными для пассажиров разных кате-

горий, включая лиц с ограниченной подвижностью и на инвалидных колясках, с детскими колясками, крупногабаритным багажом и т. д.

Кроме того, завершена реализация программы удлинения платформ. Теперь все станции могут принимать 8-вагонные поезда. Численность парка подвижного состава растет, поэтому удлиненные платформы можно использовать в полной мере. В 2000 г. Alstom поставила дополнительно 10 вагонов (пять двухвагонных секций).



Рис. 3. Поезд DART серии 8500 постройки Tokyu Car

Новейшими в парке подвижного состава DART являются комфортабельные электропоезда постройки японской компании Tokyu Car (рис. 3). Вагоны этих поездов оснащены системой кондиционирования воздуха. Интерьер салонов в максимальной степени использует возможности более широкого габарита IÉ для размещения большего числа пассажиров в достаточно комфортных условиях. В 2002–2005 гг. было поставлено 68 таких вагонов (17 четырехвагонных секций).

В настоящее время общая численность парка подвижного состава DART составляет 154 вагона.

Дальнейшее увеличение провозной способности за счет удлинения платформ уже невозможно, поэтому единственным остается путь увеличения частоты движения поездов за счет соответствующей модернизации системы сигнализации. К 2009 г. планируется увеличить число поездов, проходящих через центральную часть города, с 12 до 16 в час.

Пригородные перевозки

Некоторое время назад пригородные перевозки в регионе Дублина практически отсутствовали.

Однако десятилетие экономического роста привело к значительному росту цен на недвижимость в столице, и теперь, как и в Лондоне, многие живут за городом и ездят на работу и домой в пригородных поездах, причем некоторые пассажиры ежедневно ездят в Дублин даже из Северной Ирландии.

Это поставило перед железной дорогой серьезные задачи. Необходимо увеличивать провозную способность, чтобы обеспечить требуемый уровень перевозок. Работа в этом направлении уже началась. Так, в 1999 г. уложены вторые пути на линии в Мейнуг.

Новые населенные пункты появляются вдоль линии в направлении Килдэра. Планируется увеличить число путей на этой линии до четырех. Стоимость работ составляет 400 млн. евро. Для осуществления этого проекта необходимо выкупить земельные участки довольно значительной площади. Работа должна быть завершена в 2010 г.

IÉ сотрудничают с компаниями, ведущими застройку территорий вдоль линии, вовлекая их в процесс обустройства новых и модернизации действующих станций по мере освоения этих территорий. Так, в Адамстауне, но-

вом городе, построенном вблизи железной дороги, компания-застройщик должна возвести новую станцию.

Чтобы увеличить пропускную способность в пригородных сообщениях, улучшить доступ к центру города и разгрузить станцию Коннолли, сооружается новая конечная станция в районе Доклендс, где ведется крупномасштабное строительство. Решение задачи упрощается тем, что в этом районе с давних времен сложилась сеть железнодорожных линий, обслуживающих территорию порта.

Продолжается закупка нового пригородного подвижного состава. Компании Tokyu Car и Alstom с 1995 по 2000 г. поставили 64 вагона, эксплуатируемых в составе двухвагонных дизель-поездов. Позднее компания CAF (Испания) построила для Ирландии 116 вагонов (29 четырехвагонных поездов) дизель-поездов серии 29000 (рис. 4). Эти дизель-поезда отличаются высокой надежностью: пробег на один отказ, влияющий на эксплуатационную готовность подвижного состава, достигает 80 тыс. км. Для технического обслуживания дизель-поездов построено новое депо Дрозда. Общая численность парка пригородного подвижного состава составляет 180 вагонов.

Дублин — не единственный город, на инфраструктуру которого оказывает давление экономический рост. IÉ рассматривали все возможные варианты разгрузки автомобильных дорог вокруг Корка, второго по величине города Ирландии, за счет организации здесь пригородных железнодорожных сообщений. В 2008 г. планировали возобновить пригородное движение на однопутной линии Корт — Мидлтон, где двухвагонные дизель-поезда будут курсировать с интервалом в 1 ч (0,5 ч в часы пик). В перспективе возможна организация других сообщений в районе Корка со строительством новых станций и восстановлением неиспользуемых.



Рис. 4. Дизель-поезд серии 29000 компании CAF



Рис. 5. Поезд Enterprise Дублин — Белфаст

Развитие междугородных сообщений

Популярный во многих странах бренд междугородных сообщений категории InterCity используется и в Ирландии. Поезда InterCity на локомотивной (тепловозной) тяге курсируют с интервалом 2 ч на двух маршрутах: Дублин — Белфаст и Дублин — Корк. В то же время на маршрутах в Лимерик, Голуэй и Уотерфорд тактовый график пока не действует.

Международное сообщение Дублин — Белфаст обслуживает совместное предприятие ИÉ с железными дорогами Северной Ирландии (Translink). Положительным результатом стабилизации обстановки в Северной Ирландии стало то, что линия в Белфаст теперь эксплуатируется, как и все остальные линии ИÉ, без таможенных и пограничных формальностей в конечных пунктах или на границе и время в пути члнчных поездов Enterprise (рис. 5) составляет немногим более 2 ч. На этом маршруте эксплуатируются три состава, сформированные из вагонов компании De Dietrich (Франция); они похожи на вагоны поездов Eurostar, но не имеют узлов сочленения. При существующем пассажиропотоке было бы желательно увеличить частоту следования поездов, сократив межпоездной интервал до 1 ч, но для этого необходим дополнительный подвижной состав.

На линии в Корк в основном использовались поезда на локомотив-

ной тяге, сформированные из вагонов типа Mk3, ведомых тепловозами серии 201. Но недавно испанская компания CAF поставила вагоны (в том числе с кабинами управления) для формирования восьми новых члнчных поездов (рис. 6). Получение 67 новых вагонов позволило в декабре 2006 г. уменьшить межпоездной интервал до 1 ч.

Используемые на других междугородных маршрутах поезда на локомотивной тяге из вагонов типов Mk2 и Mk3 постепенно заменяют новыми дизель-поездами серии 22000 постройки компании Rotem (Республика Корея). Всего заказано 150 вагонов для формирования шести- и трехвагонных поездов. Сле-

дует отметить, что электропоезда производства компании Tokyu Car показали себя в эксплуатации в регионе Дублина настолько хорошо, что руководство ИÉ рекомендовало использовать тележки Tokyu Car в вагонах компании Rotem. По завершении поставок планируют на всех основных маршрутах организовать движение поездов с интервалом 2 ч, а на линиях в Голуэй и Лимерик в часы пик — с интервалом 1 ч (рис. 7).

Кроме того, в дополнение к депо Дрозда для дизель-поездов в 2008 г. должно быть закончено строительство нового депо для подвижного состава междугородных сообщений в Порт-Лише.



Рис. 6. Новый члнчный поезд из вагонов компании CAF (Испания)



Рис. 7. Дизель-поезд серии 22000 компании Rotem

Грузовые перевозки

ИÉ не получают субсидий от правительства на грузовые перевозки, в связи с чем эта сфера деятельности убыточна — в 2005 г. убытки от грузовых перевозок составили 7 млн. евро, и правление ИÉ находит, что в дальнейшем такое положение недопустимо.

Ирландия — небольшая страна в отличие, например, от США, где значительные расстояния между пунктами отправления и назначе-

ния способствуют тому, что грузовые перевозки по железной дороге приносят прибыль. Однако нельзя сказать, что в Ирландии грузовые железнодорожные перевозки не могут быть рентабельными. Руководство ИÉ видит выход в том, чтобы разумно управлять формированием грузопотоков, отдавая предпочтение наиболее выгодным грузам (в основном — массовым).

Были определены некоторые «неудобные» направления, на которых грузовые перевозки невы-

годны. В то же время к представляющим интерес отнесены перевозки следующих грузов:

- цинка из месторождения Тара в объеме 450 тыс. т в год. Длина этого маршрута (из Навана в графстве Мит в порт Дублин) невелика, но здесь ежедневно проходят 3–4 поезда достаточно большой массы;
- балансовой древесины, заготавливаемой компанией C6ilte, в объеме 125 тыс. т в год. Маршрут достаточно большой протяженности проходит из Слайго на северо-западе страны в порт Уотерфорд на юго-востоке;
- сланца (60 тыс. т в год) и цемента (270 тыс. т в год) для компании Irish Cement.

К сравнительно новым относятся перевозки контейнеров маршрутными поездами для компании Norfolkline в объеме 90 тыс. т в год из Баллина (графство Майо на северо-западе страны) в Уотерфорд.

План Transport 21

Признавая, что отставание развития в сфере транспорта может тормозить экономический рост, правительство Ирландии разработало рассчитанный на 10 лет план стоимостью 34 млрд. евро, известный как Transport 21. Железные дороги получают по нему до 6 млрд. евро, если смогут обосновать потребность в инвестициях. ИÉ придется критически пересмотреть собственные программы с учетом того, что Transport 21 предусматривает также существенную модернизацию сети автомобильных дорог, сокращение времени поездок по ним и интенсификацию конкуренции между разными видами транспорта.

ИÉ представили правительству свои предложения, большая часть которых была принята. В их числе и предложения, реализация которых рассчитана на более короткие сроки, в частности о реконструкции станции Доклендс в Дублине, укладке третьего и четвертого пу-

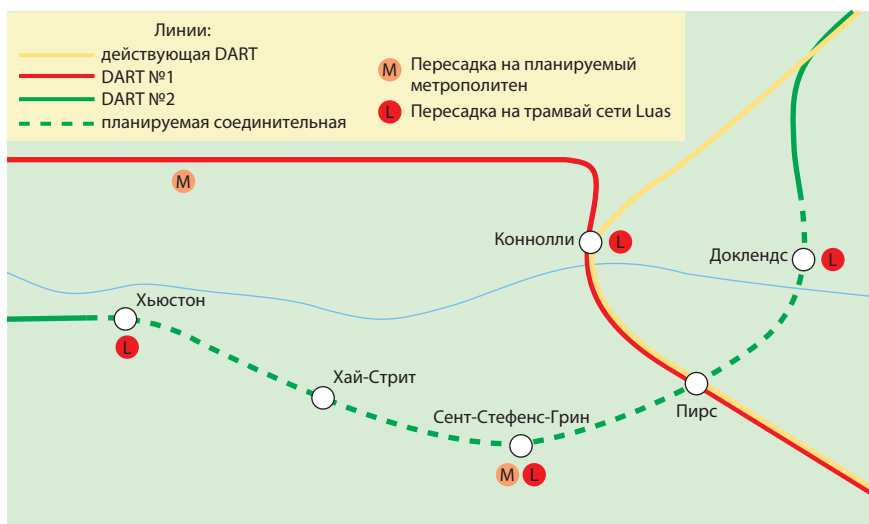


Рис. 8. Планируемая соединительная линия между станциями Доклендс и Хьюстон в Дублине

ти на линии в Килдэр и модернизации системы сигнализации на линии DART.

Планируется также электрификация трех линий — так называемой Северной, в Мейнута и Килдэр с соответствующим увеличением численности парка электропоездов для их обслуживания. Чтобы соединить эти три линии и улучшить распределение пассажиропотоков в Дублине, предложено построить тоннель длиной 5,2 км между станциями Доклендс и Хьюстон (рис. 8). На этом участке будет пять подземных станций:

- Хьюстон с пересадкой на поезда InterCity на наземной станции;
- Хай-Стрит;
- Сент-Стефенс-Грин в центре города с пересадкой на маршруты трамвая сети Luas и проектиру-

емую линию метрополитена в направлении аэропорта;

- Пирс с пересадкой на поезда транспортной системы DART;
- Доклендс с пересадкой на маршруты трамвая сети Luas.

Стремительное развитие

Объемы пассажирских перевозок и темпы их роста на сети железных дорог Ирландии характеризуются рекордными величинами. Так, с 1995 по 2005 г. объем перевозок увеличился на 42%. В какой-то степени это объясняется низким значением базового показателя 1995 г., но тем не менее по темпам роста перевозок Ирландия опережает другие страны ЕС (например, Великобританию, где этот показатель не-

сколько скромнее — 38%). В 2006 г. ожидался прирост объема перевозок в размере 7–8%.

Близится к завершению реализация программы обновления сети железных дорог. ИЕ уделяют большое внимание увеличению провозной способности, чтобы соответствовать потенциальному росту спроса на транспортное обслуживание. Принятием плана Transport 21 правительство Ирландии выразило поддержку развития железнодорожного транспорта в стране. В этих условиях важнейшей задачей ИЕ как интегрированной железнодорожной системы является координация работ по модернизации сети с национальными задачами.

D. Fearn. Modern Railways, 2006, № 694, p. 50, 52, 54, 56–57.



Журнал «Железные дороги мира»
и издательство «Интекст»



ПОИСК И ОБОБЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

о зарубежных рынках и инновациях
в области магистрального и промышленного
железнодорожного, а также городского рельсового транспорта

для компаний,

выходящих на внешний рынок,
заинтересованных в инновационных решениях,
ищущих поставщиков комплектующих.

Обзоры техники для железнодорожного
и городского рельсового транспорта

Статистическая информация

Подборки статей и других материалов
по железнодорожной тематике

Заинтересованные организации просим обращаться в редакцию журнала «Железные дороги мира»
по телефону (499) 317-55-65 и электронной почте zdm@css-rzd.ru