

Развитие железных дорог Израиля

Железные дороги Израиля переживают период быстрого развития. Масштабная инвестиционная программа направлена на строительство новых и увеличение провозной способности действующих линий, в том числе за счет электрификации некоторых из них и приобретения нового подвижного состава.

Современная ситуация

Вплоть до конца 1980-х годов регулярно менявшиеся правительства Израиля не выделяли сколь угодно значительных капитальных вложений в развитие железных дорог страны, ограничиваясь лишь финансированием абсолютно необходимых мероприятий по поддержанию их в работоспособном состоянии. При этом иногда могло показаться, что железные дороги просто встанут благодаря такому «диетическому» финансированию.

Низшая точка в состоянии железных дорог Израиля имела место в 1980 г., когда правительство решило уменьшить налогообложение автомобильного транспорта и инвестировать значительные средства в строительство автомобильных дорог. Это вызвало резкое падение объема перевозок на железнодорожном транспорте. Но, как часто случается, железные дороги оказались более живучими, чем казалось на первый взгляд.

Поворотным стал 1988 г., когда правительство осознало, что без развития железных дорог нельзя решить проблему все более проявляющейся перегрузки дорог автомобильных. Быстрый рост числа частных легковых автомобилей обуславливал заторы даже на вновь построенных автомагистралях.

Еще более важным фактором стало понимание со стороны правящих кругов того, что политика «тушения пожаров» не может способствовать повышению роли железных дорог. Правительство поняло, что для оживления ранее пренебрегаемого железнодорожного транспорта необходим оптимально составленный мастер-план совместно с соответствующими капитальными вложениями.

В поисках источника финансирования и в целях придания начального импульса правительство приняло решение об объединении администраций железных дорог и портов страны. Результат оказался весьма положительным. Только в 1988 – 1989 гг. в развитие железных дорог было вложено больше средств, чем за предыдущие 40 лет, вместе взятые. Совместное управ-

ление портами и железными дорогами продолжалось до 2003 г., когда железнодорожный транспорт вновь приобрел самостоятельный статус.

В пользу железных дорог сыграли еще два фактора. Война 1991 г. в Персидском заливе практически в течение суток показала преимущества железных дорог. Большая часть тех многих тысяч израильтян, которые каждый вечер покидали Тель-Авив, чтобы спастись от угрозы потенциальных ракетных ударов, ясно поняла, что использовать для этого намного более быстрые и удобные поезда гораздо целесообразнее, чем много часов стоять в пробках на закупоренных автомобильных дорогах. Хотя спрос на перевозки вскоре превысил возможности железных дорог почти на всех линиях, стало очевидным, что надежные железнодорожные сообщения представляют реальную альтернативу другим видам транспорта и что эффективный железнодорожный транспорт жизненно важен для Израиля.

Другим, на первый взгляд не столь очевидным фактором стал приток более чем 1 млн. иммигрантов из бывшего СССР. Для этих людей на прежней родине использование железнодорожного транспорта для поездок на разные расстояния было привычным делом, и эту привычку они перенесли на новое место жительства, создавая тем самым дополнительный спрос на железнодорожные сообщения. Что не менее важно, среди них было довольно много специалистов-железнодорожников, которые своим ценным опытом внесли значимый вклад в развитие этого вида транспорта.

Первым современным подвижным составом, появившимся в 1992 г. на железных дорогах Израиля, стали дизель-поезда серии IC3 (рис. 1), созданные на



Рис. 1. Дизель-поезд IC3



Рис. 2. Пассажирский поезд из одноэтажных вагонов на локомотивной тяге

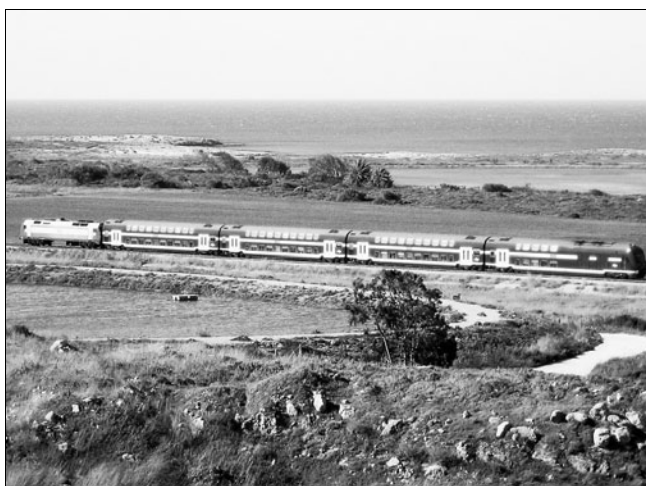


Рис. 3. Пассажирский поезд из двухэтажных вагонов на локомотивной тяге

основе одноименных поездов железных дорог Дании и быстро приобретшие популярность среди многих пассажиров. За ними вскоре последовали челночные поезда на локомотивной тяге, сформированные из



Рис. 4. Минераловозный грузовой поезд

одноэтажных (рис. 2), а затем и более новых двухэтажных вагонов (рис. 3). Двухэтажные вагоны, как обеспечивающие большую провозную способность при тех же размерах движения, были введены в обращение именно в качестве реакции на существенный рост спроса на пассажирские перевозки.

Постепенно объем пассажирских перевозок увеличился с 5,6 млн. чел. в 1997 г. до почти 27 млн. чел. в 2005 г., а пассажирооборот в этом году достиг 1,59 млрд. пассажиро-км. Полагают, что по мере расширения и модернизации сети объем пассажирских перевозок в 2010 г. составит 65 млн. чел. Эти прогнозы подтверждаются тем фактом, что в январе 2006 г. железные дороги Израиля перевезли 2,59 млн. пассажиров, т. е. на 18,5 % больше, чем в январе 2005 г.

На железных дорогах страны в 2005 г. в обращении ежедневно находились 283 пассажирских поезда, на 6,5 % больше, чем в 2003 г. Планируют, что в 2009 г. это число увеличится до 600 поездов в сутки. Число станций, на которых осуществляется обслуживание пассажиров, возросло с 30 в 2003 г. до 43 в 2005 г. В 2010 г. таких станций будет 66.

С другой стороны, объем грузовых перевозок остается относительно стабильным. Железные дороги Израиля в 2001 – 2004 гг. перевозили примерно по 7,9 млн. т грузов в год, в 2005 г. этот показатель несколько снизился — до 7,5 млн. т. Почти половина перевозимых грузов приходится на минералы — фосфаты, поташ и серу (рис. 4), 30 % — на контейнеры. На 2006 г. правление железных дорог Израиля поставило задачу доведения объема грузовых перевозок до 8,6 млн. т. Целями на текущий год являются увеличение на 15 % доходов от перевозок грузов и расширение перечня услуг, оказываемых клиентуре.

Пятилетний план развития

Правительство Израиля в апреле 2004 г. утвердило пятилетний план развития железных дорог страны и инвестиционную программу в размере 4,5 млрд. дол. США. Как видно из рис. 5, эта программа предусматривает значительное увеличение объема капитальных вложений. Недавно основные предназначения плана были распространены на период до 2012 г. с соответствующим увеличением бюджетных ассигнований еще на 2,13 млрд. дол.

Предусмотрено значительное пополнение парка пассажирского подвижного состава. В 2006 г. ожидается поступление от компании Bombardier Transportation еще двух дизель-поездов IC3 и 25 двухэтажных вагонов для поездов на локомотивной тяге, а также двух четырехосных тепловозов консорциума Vossloh/EMD для их вождения.

Достигнуто предварительное соглашение с компанией Siemens TS о подписании контракта стоимостью 900 млн. дол. на поставку в течение следующих 10 лет 627 одноэтажных вагонов для поездов на локомотивной тяге. Поставки первой партии из 86 вагонов должны начаться в августе 2007 г. По завершении поставок в полном объеме численность парка одноэтажных вагонов практически удвоится, кроме того, появится возможность исключить из эксплуатации самые старые вагоны, срок службы которых превышает 40 лет. Планируется также в перспективе использовать часть новых вагонов для формирования поездов на электрической тяге. Техническое обслуживание и ремонт вагонов будет осуществлять или Siemens, или совместное предприятие, специально созданное в этих целях.

Увеличение численности вагонного парка позволит железным дорогам Израиля увеличить число поездов и частоту их обращения, устранить перенаселенность вагонов и повысить точность соблюдения графика движения.

Одним из самых значимых пунктов пятилетнего плана является электрификация. Ее предусмотрено проводить поэтапно. Первый этап охватит линии общей длиной 227 км. Сюда войдут магистральная линия вдоль Средиземноморского побережья, соединяющая Тель-Авив с расположенными севернее городами Нетанья, Биньямина, Хайфа, Акко и (по планируемому к строительству новому участку) Кармель, а также важные линии от Тель-Авива до Иерусалима, Модина и Ришона-Лециона. На втором этапе предусмотрено электрифицировать линии длиной 192 км, что позволит расширить полигон электрической тяги от Тель-Авива до Реховота, Беэр-Шевы и Ашкелона на юге и до Нахарии на севере.

В настоящее время общая протяженность сети железных дорог Израиля составляет 745 км. По плану к 2010 г. она будет увеличена еще на 455 км.

В частности, к концу 2008 г. предстоит построить следующие линии: Акко — Кармель, Нешер — Бет-Шеан, Херцлия — Кефар-Сава, Тель-Авив — Ашдод, связь с аэропортом Бен-Гурион, а также новую линию Тель-Авив — Иерусалим в расчете на организацию на ней скоростного движения.

Железные дороги Израиля и мэрия Иерусалима в феврале 2006 г. подписали соглашение с компанией Mofit о строительстве и последующей эксплуатации указанной линии. Общая стоимость строительных работ, включая мосты, тоннели и новую станцию в Иерусалиме, составляет 106,4 млн. дол. Линия должна быть открыта для движения поездов в 2010 г. Этим будет обеспечена более тесная связь Иерусалима с центральной частью страны. Сочетание скоростной линии и планируемой к созданию в Иерусалиме сети трамвайных сообщений послужит моде-

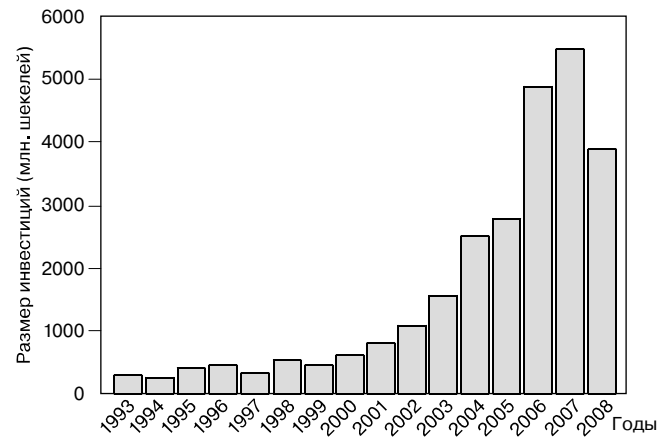


Рис. 5. Размеры инвестиций железных дорог Израиля в инфраструктуру и подвижной состав

лью для организации общественного транспорта в других крупных городах Израиля.

Возможно, станет реальностью относящийся еще к 1950-м годам замысел создания железнодорожной связи с Эйлатом на побережье залива Акаба Красного моря. Правительство зарезервировало 1,3 млрд. дол. для реализации проекта линии длиной 175 км. Техничко-экономическое обоснование проекта выполнила консультационная фирма Merkator Transport Group (США), которая обусловила рентабельность линии рядом условий. Так, линия должна быть рассчитана на движение пассажирских поездов со скоростью до 200 км/ч, а также грузовых с погрузкой контейнеров в два яруса, что позволит ей стать конкурентоспособной сухопутной альтернативой Суэцкому каналу.

Вместе с тем для того, чтобы этот сухопутный транспортный путь был привлекательным для потенциальных клиентов, необходимо снизить тарифы и увеличить объем переработки грузов в портах Ашдод и Хайфа. При этом самым труднопреодолимым препятствием является обеспечение того, чтобы линия работала круглые сутки семь дней в неделю, а поезда в Израиле по субботам не ходят.

По мнению израильской консультационной фирмы Kinrot-Yam, линия должна строиться по принципу государственно-частного партнерства, в рамках которого государство финансировало бы инфраструктуру, а консорциум частных инвесторов — приобретение подвижного состава. Частный сектор должен также организовать движение поездов с уплатой определенных средств за доступ к инфраструктуре.

Пассажирские сообщения следует организовать так, чтобы они были конкурентоспособны по отношению к другим видам транспорта. Продолжительность поездки от Тель-Авива до Эйлата не должна превышать 3 ч по сравнению с нынешними 4 ч в автомобиле и 4 ч 30 мин в автобусе. Хотя воздушный транспорт обеспечивает

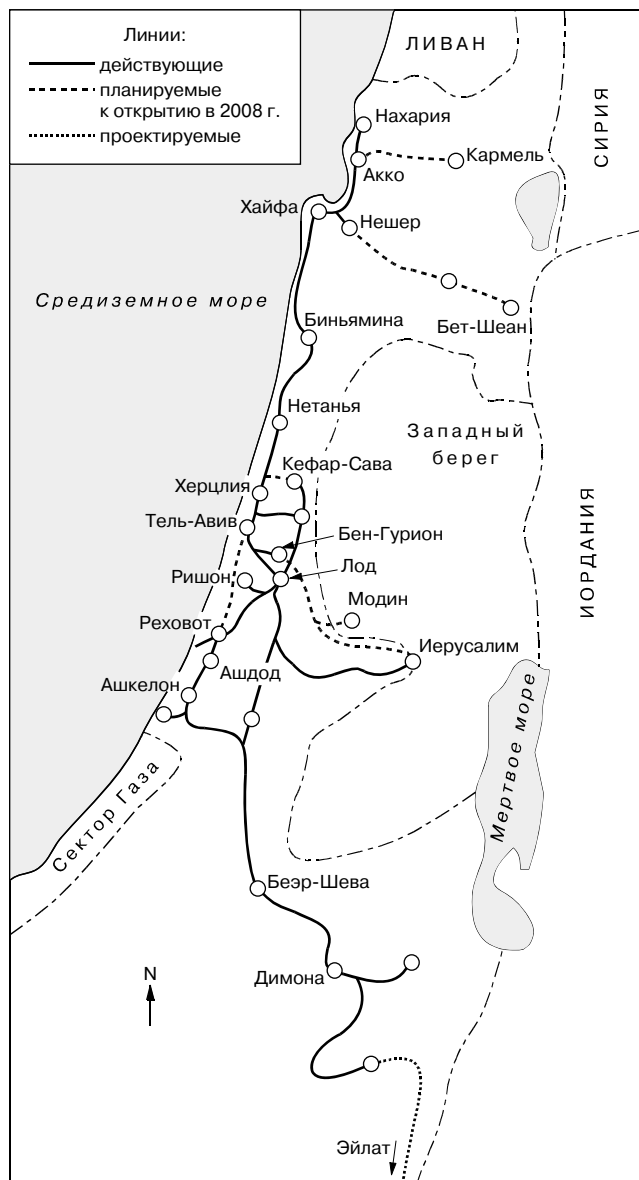


Рис. 6. Схема железных дорог Израиля

меньшую длительность полета, стоимость билетов на самолет существенно выше. В любом случае необходимо иметь в виду, что на Эйлат приходится более 40 % туристического оборота Израиля.

Министерство транспорта Израиля считает, что расходы и доходы, связанные с реализацией столь крупного (в масштабах страны) проекта, следует рас-

сматривать в долгосрочной (до 30 лет) перспективе, но приступать к работам необходимо уже сейчас.

Схема железных дорог Израиля с указанием действующих и перспективных линий приведена на рис. 6.

Решение проблемы переездов

Отдельным пунктом плана является ликвидация по возможности большего числа переездов в течение ближайших 3 лет. Соответствующий проект был разработан специально созданным комитетом, в состав которого вошли специалисты железных дорог Израиля, Национальной компании автомобильного транспорта, компаний Netivey-Ayalon и Yefe Nof, ответственных за организацию автомобильного движения в регионах Тель-Авива и Хайфы соответственно, а также представители местных властей.

Комитет изучил ситуацию на имеющихся в стране 154 переездах. Полагают, что от 75 до 109 из них можно заменить пересечениями в разных уровнях. Большинство оставшихся переездов будет оснащено современными системами обеспечения безопасности, часть будет закрыта.

Полная стоимость реализации проекта оценивается примерно в 530 млн. дол. На первом этапе будет ликвидирован и заменен двухуровневыми развязками 31 наиболее критический переезд, затем еще 36 переездов, для чего потребуются 260 млн. дол. К июлю 2005 г. уже были закрыты все неохраняемые переезды на линиях с пассажирским движением. Было решено также, что на сети вообще не останется неохраняемых переездов, а на новых линиях не будет никаких переездов в принципе. Эта политика воплощается в жизнь на строящихся линиях к аэропорту Бен-Гурион и в Ришон.

Особое внимание уделено взаимоотношениям с фермерами, которые часто пересекают железнодорожные пути тракторами и сельскохозяйственными машинами. Теперь фермеры должны получать специальные разрешения на движение подобных транспортных средств по переездам, предварительно доказав безопасность такого движения.