

Железнодорожная связь с аэропортом Гатвик

Создание железнодорожных связей с крупнейшими аэропортами в целях обеспечения авиапассажирам удобных сообщений до и после полета все шире практикуется в разных странах мира. В Великобритании, в частности, такие связи функционируют в отношении двух лондонских аэропортов — Хитроу и Гатвик и приобретают все бóльшую популярность.

Первые годы

Аэропорт Гатвик, расположенный к югу от Лондона, был открыт в 1936 г. и в то время имел только один терминал. Первая железнодорожная станция, обслуживавшая аэропорт, находилась на магистральной линии Лондон — Брайтон примерно в 1,5 км южнее нынешней, которая тогда обслуживала в основном посетителей местного ипподрома. Национализация аэропорта в 1955 г. положила начало длительному периоду реконструкции и развития, когда был построен новый терминал, а станция при иппо-

дроме переключена на обслуживание аэропорта.

В 1980 г. реконструированная станция Аэропорт-Гатвик получила навесы над посадочными платформами. Сообщение с аэропортом получило название Rapid City Link. На маршруте обращались десять электропоездов из вагонов типа Mk 1 с увеличенным пространством для провоза багажа.

По мере того как число авиапассажиров, пользующихся аэропортом Гатвик, продолжало увеличиваться, правление тогдашних Британских железных дорог (BR) в 1984 г. решило организовать специализирован-

ное скоростное сообщение Gatwick Express, первое такого рода в мире. Для его обслуживания были введены в обращение поезда из вагонов типа Mk 2 на локомотивной тяге (рис. 1). Для их вождения использовались дизель-электровозы серии 73 с комбинированным тяговым приводом, рассчитанные на питание как от контактного рельса с напряжением 750 В постоянного тока, так и от собственного дизельного двигателя, что повышало эксплуатационную гибкость локомотивов. Поезда между станциями Гатвик-Аэропорт и Лондон-Виктория в часы пик отправлялись с 15-минутными интервалами. На станции Лондон-Виктория для этих поездов были выделены особым образом обозначенные платформы, а персонал был специально обучен, чтобы оказывать помощь авиапассажирам из других стран. В вагонах так же, как и раньше, было предусмотрено пространство для провоза багажа. График оборота составов был рассчитан таким образом, чтобы в любой момент на конечных станциях обязательно находился хотя бы один поезд, с тем чтобы пассажиры всегда имели возможность без спешки разместиться в вагонах, а не ожидать поезда на посадочных платформах, чтобы затем с багажом в толчее искать свободные места в течение краткой стоянки.

Поезда, как правило, формировались из двухвагонной группы первого класса (вагоны серии 488/2) и двух трехвагонных групп второго класса (вагоны серии 488/3), т. е. всего в составы поездов включалось до восьми вагонов. Хвостовые вагоны серии 489 были оснащены кабинами управления, что обеспечивало возможность обращения поездов в челночном режиме.



Рис. 1. Поезд сообщения Gatwick Express на локомотивной тяге

Приватизация

В процессе приватизации BR для обслуживания сообщения Gatwick Express в 1994 г. была создана отдельная компания-оператор, но в апреле 1966 г. эта функция была передана компании-оператору National Express, которая выиграла конкурс на получение соответствующей франшизы сроком на 15 лет.

По условиям франшизы National Express обязывалась в 1997 г. в опытным порядке ввести дополнительные ночные рейсы и к концу 1999 г. полностью заменить подвижной состав на маршруте. Должен быть сохранен уровень оказываемых пассажирам услуг в течение всего срока действия франшизы. Компания объявила также о намерении организовать на борту поездов регистрацию авиапассажиров и инвестировать в переподготовку персонала, с тем чтобы пассажиры в поезде чувствовали к себе такое же внимание, как в самолете.

На станции Лондон-Виктория для поездов Gatwick Express выделены посадочные платформы 13 и 14, на станции Гатвик-Аэропорт — 1 и 2. Для оплаты проезда на этих поездах на обеих станциях имеются специализированные билетные кассы.

В финансовом году, завершившемся 31 марта 1995 г. (последнем году существования BR), доходы от эксплуатации сообщения Gatwick Express составили 3,9 млн. ф. ст. По условиям франшизы National Express должна была выплатить 4,6 млн. ф. ст. в первый год эксплуатации и 22,6 млн. в завершающем 2010/2011 году, т. е. среднегодовой размер выплат за весь срок франшизы составляет 13,5 млн. ф. ст. (в ценах 1996 г.).

Обновление парка подвижного состава

В апреле 1997 г. National Express объявила о намерении разместить заказ стоимостью 45 млн. ф. ст. на

восемь восьмивагонных электропоездов семейства Coradia Juniper компании Alstom (впоследствии эти поезда получили серийное обозначение 460, рис. 2). Заказ финансировала лизинговая компания Porterbrook. Окончательный контракт был подписан 23 января 1998 г., первый поезд был поставлен 26 января 1999 г. Из-за задержек в процессе сертификации, главным образом вследствие проблем



Рис. 2. Электропоезд серии 460

с функционированием комплекса аппаратуры обеспечения безопасности движения и со снабжением запасными частями во время испытаний, в регулярную эксплуатацию поезда, строившиеся на заводе Alstom в Уошвуд-Хите, стали поступать начиная с июля 2000 г.

Электропоезда серии 460 отличаются весьма своеобразным дизайном лобовых частей. Кузова вагонов выполнены из стали, кабины управления — из пластика, армированного стекловолокном. Пять из восьми вагонов — моторные, так что использование принципа распределенной тяги практически устранило проблему боксования и надобность в устройствах подачи песка под колесные пары. По технико-эксплуатационным характеристикам, в

частности по конструкционной скорости, равной 160 км/ч, поезда серии 460 подобны поездам серии 319, обращающимся на линии Лондон — Брайтон.

Расстояние в 41 км между Лондоном и аэропортом Гатвик поезда проходят без промежуточных остановок за 30 мин.

Получение новых поездов позволило компании-оператору обновить бренд сообщения и изме-

нить цветовое решение. Поезда теперь окрашены в серебристо-серые и красные тона, а логотип сообщения помещен даже на крышах вагонов (рис. 3), чтобы его можно было различить с борта приземляющихся самолетов и напомнить авиапассажирам о возможности проехать в Лондон по железной дороге.

Концевые вагоны поездов со стороны Лондона, в сущности, выполняют функции багажных — в них грузят контейнеры с багажом, а также размещают велосипеды, лыжи и другую громоздкую поклажу пассажиров. Большие багажные полки имеются на входных площадках и над креслами.

Электропоезда серии 460 стали первыми на железных дорогах Великобритании, согласно правилам



Рис. 3. Электропоезд серии 460 (фото: Gatwick Express)

для вновь вводимого в обращение подвижного состава оснащенными системой безопасности движения Train Protection & Warning System. В поездах обеспечен высокий уровень комфорта для пассажиров. По системе информирования переда-

ются заранее записанные объявления на пяти языках.

Техническое обслуживание поездов сообщения Gatwick Express осуществляется в депо Стюартс-Лейн (рис. 4), численность персонала которого составляет 60 чел. Часть территории депо сдается в аренду для отстоя вагонов типа Pullman туристических поездов категории «люкс» Venice-Simplon-Orient-Express.

Ввод поездов в регулярную эксплуатацию сопровождался устранением ряда проблем начального периода, связанных с работой системы кондиционирования воздуха и особенно с неудовлетворительной плавностью хода, что потребовало установить на всех вагонах устройства против виляния. К этим проблемам добавились затруднения с выделением ниток графика для испытаний и сертификации. Поэтому последний поезд на локомотив-

ной тяге был выведен из обращения только в июле 2005 г. С того времени надежность поездов серии 460 стала неуклонно повышаться, и к концу 2007 г. этот показатель достиг одного случая отказа, вызвавшего задержку в движении, на 160 тыс. км пробега. Так, в 2007/2008 финансовом году суммарная длительность опозданий, обусловленных техническим состоянием поездов, составляла 7 мин в месяц.

Ввиду небольшой численности парка подвижного состава на данном направлении компания-оператор прибегла к рекрутированию машинистов из других компаний, пропуская их через курсы переподготовки продолжительностью 14 недель. Процесс переподготовки включал значительное число учебных рейсов в ночное время, поскольку движение поездов по маршруту Лондон — Гатвик осуще-



Рис. 4. Депо Стюартс-Лейн (фото: Gatwick Express)

ствляется в течение 22,5 ч в сутки. Каждый машинист по меньшей мере 2 раза в год подвергается проверке с регистрацией его действий во время рейса с помощью записывающего устройства.

Продолжающийся рост

Успех сообщения Gatwick Express во многом объясняется постоянным увеличением объемов работы аэропорта. Аэропорт Гатвик, второй в Великобритании после Хитроу, постоянно наращивает число обслуживаемых авиапассажиров. Этот показатель в 2007 г. превысил 35 млн. чел. и, как полагают, в ближайшее время будет доведен до 40 млн. Из этого числа не менее 14 тыс. чел. в день, или порядка 5 млн. чел. в год, пользуются услугами железнодорожного сообщения (всего же через станцию Гатвик-Аэропорт ежегодно проходит до 11 млн. чел.).

Поезда в каждом направлении отправляются через каждые 15 мин, общее число парных рейсов составляет 160 в день. Наиболее интенсивные перевозки имеют место по пятницам. Популярность сообщения побудила авиакомпанию Delta Airlines (США) в декабре 2006 г. разместить свою рекламу на боковых стенках вагонов всех восьми поездов (рис. 5).

Следует отметить, что в эксплуатационной деятельности сообщения был черный период, обусловленный последствиями террористического акта 9 сентября 2001 г. Тогда число авиапассажиров, отбывающих в США и прибывающих оттуда, резко сократилось, что отрицательно сказалось на работе аэропорта Гатвик, являющегося «домашним» для многих американских компаний воздушного транспорта. Прибыль в 2001 г. уменьшилась в 2 раза по сравнению с предыдущим годом. Ввиду уменьшения пассажиропотока компании-оператору было решено отменить ночные поезда и



Рис. 5. Поезд сообщения Gatwick Express с рекламой компании Delta Airlines

снизить частоту ранних утренних и поздних вечерних рейсов. Однако спустя некоторое время объем перевозок восстановился до прежнего уровня, и вновь было введено полное расписание движения поездов.

Персонал

Общая численность работников, занятых в сообщении Gatwick Express, составляет примерно 300 чел. по меньшей мере 25 национальностей. Многие из них владеют иностранными языками, так что представители компании могут общаться с пассажирами из разных стран в общей сложности на 35 языках. Больше всего «полиглотов» обслуживают пассажиров на конечных станциях маршрута — Лондон-Виктория и Гатвик-Аэропорт.

Относительно небольшая численность персонала позволяет создать оптимальные условия для оптимальной организации работы и повышения квалификации. Открыта «горячая линия», по которой сотрудники могут довести свои заботы или предложения непосредственно до руководителей высокого уровня с обеспечением оперативной обратной связи.

Благодаря оптимальной организации труда Gatwick Express постоянно находится на первых строках регулярно публикуемой таблицы, показывающей степень удовлетворенности работников. По результатам проведенного в январе 2008 г. анкетирования 94% пассажиров сообщения Gatwick Express оказались довольны уровнем предоставленного обслуживания; компания-оператор пассажирских перевозок, занявшая второе место по данному показателю, отстала на 4%.

Проблемы пропускной способности

Сообщение Gatwick Express страдает от недостатка пропускной способности на загруженной магистральной линии Лондон — Брайтон. Поскольку поезда Gatwick Express следуют без остановок с высокой скоростью, каждый из них занимает 1,5 нитки графика. Кроме того, приписка поездов к определенным платформам обуславливает в ряде случаев возникновение враждебных маршрутов в горловинах конечных станций. Были предложения о переспециализации платформ, но они остались нереализованными.



Рис. 6. Электропоезд серии 442

Недостаток пропускной способности усугубляется большим числом ограничений скорости, из-за чего маршрутная скорость поездов сообщения Gatwick Express не превышает 88 км/ч. Так, допустимая скорость движения поездов от станции Лондон-Виктория до раздельного пункта Клэпхем-Джанкшн варьируется в пределах 32–72 км/ч, между станциями Болхем и Селхёрст она равна 120 км/ч и от Селхёрста до станции Гатвик-Аэропорт — 145 км/ч, так что поездам серии 460 нигде не удастся реализовать свою конструкционную скорость, равную 160 км/ч.

Такая ситуация препятствует улучшению использования парка подвижного состава. Подсчитано, что сокращение времени хода по маршруту всего на 1–2 мин позволило бы уменьшить число obligated находящихся в обращении составов с семи до шести, но в нынешних условиях это невыполнимо.

Несмотря на очевидный успех сообщения Gatwick Express, министерство транспорта испытывает постоянное давление со стороны других компаний-операторов, которые в целях смягчения ситуа-

ции на магистрали Лондон — Брайтон иногда настаивают на закрытии данного сообщения. На эти требования можно резонно ответить, что все проблемы рискованной организации движения поездов сосредоточены в основном в 90-минутном утреннем пиковом периоде и что эти проблемы можно относительно просто решить, передвинув начальные пункты местных сообщений ближе к Брайтону. Позволив местным поездам отчасти взять на себя нагрузку пригородных, сократив продолжительность стоянок на станции Гатвик-Аэропорт и отменив некоторые остановки, например на станции Ист-Кройдон, можно обойтись имеющейся пропускной способностью.

В поддержку сообщения Gatwick Express выступили многие компании воздушного транспорта, а также компания ВАА, которой принадлежит аэропорт. Необходимость сохранения сообщения они, кроме прочего, аргументируют и тем, что как аэропорт, так и железнодорожная связь с ним призваны играть важную роль в транспортном обслуживании Олимпийских игр, которые состоятся в Лондоне летом 2012 г.

Перспективы

Результатом борьбы противоположных мнений — от закрытия сообщения Gatwick Express до его сохранения в неизменном виде — стало решение министерства транспорта, принятое в апреле 2007 г., в соответствии с которым сообщение будет сохранено под прежним брендом, но с июня 2008 г. в качестве составной части франшизы Southern. Владелец франшизы (компания-оператор Govia) начиная с декабря 2008 г. должен был увеличить число поездов между Лондоном и Брайтоном в часы пик. Для решения этой задачи необходим дополнительный подвижной состав, и в соответствии с достигнутым соглашением на линию переводятся 17 пятивагонных электропоездов серии 442 (рис. 6), высвобождаемых с сообщения South West Trains. Кроме того, маршрут некоторых поездов, следующих из Лондона до станции Гатвик-Аэропорт, продляется до Брайтона.

Перед вводом в обращение поезда серии 442 подлежат модернизации с расширением зон для провоза багажа, удалением буфетов и ликвидацией купе первого класса (работы поручены компании Bombardier Transportation). Одновременно с этим в поездах серии 460 предусмотрено заменить обивку кресел и покрытие полов. По выполнении данных мероприятий интерьер вагонов поездов двух серий будет приведен к практическому единообразию.

Срок действия франшизы Southern истекает в сентябре 2009 г. Начиная с указанного времени будет задействована новая франшиза South Central, которая охватит большую часть пригородных и местных сообщений к югу от Лондона. Конкурс на право владения франшизой уже объявлен, компания Govia входит в число претендентов.

T. Miles. Modern Railways, 2008, № 714, p. 52–55.