

# Сеть сообщений London Overground

В транспортном лексиконе жителей британской столицы в декабре 2007 г. появилось новое название — London Overground, заменившее Silverlink Metro. Эксплуатацией этой сети занимается компания MTR Laing, являющаяся совместным предприятием корпораций MTR из Гонконга (Китай) и Laing Rail — учредителя компании-оператора Chiltern Railways.

Сеть внутригородских и пригородных сообщений London Overground (рис. 1) охватывает линии Ричмонд — Стратфорд (North London), Уилсден-Джанкшн — Клэпем-Джанкшн (West London), Лондон-Юстон — Уотфорд (перевозки на этих трех линиях выполняют электропоезда с питанием от контактного рельса 750 В постоянного тока) и Госпел-Оук — Баркинг (перевозки выполняют дизель-поезда). В эту сеть после реконструкции войдет и линия Нью-Кросс — Шордитч (East London), которая к июню

2010 г. будет продлена до станций Кристал-Палас и Уэст-Кройдон в южном и до станции Далстон-Джанкшн в северном направлении. Кроме того, достигнуто соглашение о продлении к началу Олимпийских игр, которые состоятся в Лондоне в 2012 г., маршрутов некоторых поездов, следующих с линии East London по линии North London до станций Хайбери и Ислингтон. Соответственно потребуются реконструкция инфраструктуры между станциями Далстон и Хайбери для пропуска дополнительных поездов.



Рис. 1. Схема сети London Overground

## Корпорация MTR

Для корпорации MTR эксплуатация сети Overground является крупнейшим европейским проектом, представляющим масштабные возможности проникновения на новые рынки. MTR является крупной международной железнодорожной компанией, ее акции котируются на гонконгской фондовой бирже, а рыночная капитализация составляет 12 млрд. ф. ст. Корпорация эксплуатирует метрополитен Гонконга, а в декабре 2007 г. слилась с компанией Kowloon-Canton Railway, которая эксплуатирует магистральные железные дороги в регионе Цзюлун — Гуанчжоу. Компания имеет крупный имущественный комплекс в Гонконге и постепенно расширяет присутствие в континентальном Китае и ряде европейских стран.

Мегаполисы Лондон и Гонконг имеют много общего: примерно одинаковую численность населения (но в Гонконге это население размещено на меньшей площади) и сопоставимое число ежедневных поездов на общественном транспорте. При этом в Гонконге значительно меньше автомобилей, находящихся в частном владении, что существенно упрощает деятельность компаний, осуществляющих массовые перевозки пассажиров (таблица).

MTR выполняет значительный объем перевозок на магистральных линиях (3,5 млн. пассажиров в день), что примерно соответствует объему перевозок метрополитена Лондона. Точность соблюдения расписания движения поездов (доля поездов с опозданием в пределах 2 мин) соответствует уровню 99,8%, эксплуатационная надежность технических средств — 99%. В международных рейтингах MTR неизменно занимает ведущие места среди операторов метрополитенов всего мира. Значительная часть поездов оплачивается с помощью смарт-карт Ostorpus, которые применяются с 1993 г. Таким образом,

эта система оплаты является самой «старой» в мире. Эти карты используются не только на железнодорожном транспорте Гонконга, но и на 27 тыс. предприятий розничной торговли города.

Корпорация располагает опытом реализации различных инвестиционных проектов и управления железнодорожной инфраструктурой. За последние 10 лет в сферу управления MTR вошли две новые пригородные линии, а также обслуживаемое экспресс-поездами сообщение с новым аэропортом на острове Лантау. На материковой части Китая корпорация управляла проектом строительства линии 9 метрополитена Шанхая (линия введена в эксплуатацию в декабре 2007 г.), а также приняла участие в строительстве линии 4 метрополитена Шэньчжэня и линии 4 метрополитена Пекина.

Таким образом, корпорация MTR имеет опыт выполнения железнодорожных пассажирских перевозок высокого уровня со значительной долей доходов не от основной (перевозочной) деятельности, а также опыт реализации международных проектов и управления активами.

### Модернизация инфраструктуры

Метрополитен Гонконга был построен в последние десятилетия прошлого века, в то время как сеть London Overground включает линии, которые начинали строить еще во времена правления королевы Виктории (1837–1901 гг.). Общая протяженность сети Overground составляет 60 км, все ее линии с 55 станциями расположены в черте Большого Лондона и охватывают 22 его района. Численность персонала, обслуживающего сеть, достигает 1000 чел., ежегодный объем перевозок — около 23 млн. пассажиров.

Overground дополняет сеть линий метрополитена Лондона и облегчает решение существующих

Сравнение Лондона и Гонконга по транспортному обслуживанию

Показатель	Лондон	Гонконг
Численность постоянного населения, млн. чел.	7,5	6,9
Численность работающих, млн. чел.	4,5	3,5
Занимаемая площадь, тыс. км <sup>2</sup>	1 600	1 100
Среднесуточное число поездок в пределах города, млн.	27	23
Число легковых автомобилей в собственности горожан, млн. ед.	2,5	0,4
<i>Распределение перевозок по видам транспорта, %</i>		
Общественный транспорт	36	49
В том числе:		
железные дороги/метрополитен	17	17
автобусы	18	27
такси	1	5
Частные автомобили	40	6
Пешеходы/велосипедисты	24	45
Итого	100	100

транспортных проблем города. В ближайшие годы компании MTR Laing предстоит решение ряда серьезных задач, причем не только в плане повышения доходов, но и по интеграции удлиненной линии East London в сеть Overground, вводу в эксплуатацию нового подвижного состава, а также по подготовке к массовым пассажирским перевозкам Олимпийских игр 2012 г.

Срок действия концессии London Overground составляет 7 лет, предусмотрена возможность ее продления еще на 2 года. Ежегодная стоимость предоставляемых по контракту услуг равна 100 млн. ф. ст. В связи с тем что второй стороной в данной концессии является департамент транспорта Лондона (Transport for London, TfL), ее условия несколько отличаются от других франшиз. Риски в части доходов от эксплуатации TfL взял на себя, хотя компания MTR Laing как оператор заинтересована в росте доходов и сокращении безбилетного проезда.

TfL устанавливает требования по уровню обслуживания, утверждает расписание движения поездов, диктует тарифную политику.

Контрактом предусмотрены поощрения за достижение оговоренных высоких эксплуатационных показателей и штрафные санкции при их невыполнении. Администрация TfL практикует негласные проверки деятельности компании MTR Laing с наложением штрафов за широкий перечень нарушений контрактных обязательств — от отсутствия персонала на рабочих местах в положенное время и появления граффити на станционных сооружениях до случаев отмены или опозданий поездов (в случае непосредственной вины компании за такие нарушения).

Одной из задач, стоящих перед оператором, является повышение уровня удовлетворенности пассажиров полученными транспортными услугами. В связи с этим запланировано проведение ряда мероприятий по улучшению обслуживания на станциях. В течение 2 лет предполагалось дополнительно привлечь 200 работников для того, чтобы (впервые за 40 лет) обеспечить постоянное присутствие обслуживающего персонала на каждой станции, как это организовано на метрополитене. На станции-



Рис. 2. Первый электропоезд серии 378 в депо Уилсден

ях устанавливаются устройства для оплаты проезда с помощью смарт-карт Oyster.

Отдельные участки линий сети Overground проходят через некоторые районы Лондона, где имеют место острые социальные проблемы, и компания MTR Laing ставила перед собой задачу максимально исключить факторы, напоминающие о неблагополучии городской среды. Планируется очистить фасады зданий, удалить граффити. На эти цели в расчете на 2 года выделено 40 млн. ф. ст. Ремонт станционных сооружений, появление постоянно-го персонала, прикрепление 55 сотрудников транспортной полиции должны стать действенной мерой против проявлений вандализма.

На большем числе станций появятся турникеты для контроля проездных документов, которые будут работать с 7.00 до 21.00. Это не только позволит ограничить присутствие на станциях нежелательных элементов, но и облегчит решение задачи уменьшения доли безбилетного проезда до уровня ниже 5%.

### Новый подвижной состав

Важным мероприятием в совершенствовании перевозочного процесса станет получение и

ввод в обращение нового подвижного состава. На заводе в г. Дерби компания Bombardier строит 188 вагонов электропоездов серии 378 Capitalstar. На линии North и West будут поставлены двухсистемные трехвагонные электропоезда, а на удлиняемую линию East — четырехвагонные электропоезда постоянного тока. Первый новый поезд для линии North уже изготовлен в октябре 2008 г. (рис. 2).

Электропоезда серии 378 спроектированы с учетом требований к внутригородским перевозкам. Пассажиры сиденья располагаются вдоль боковых стенок вагонов с целью максимального расширения пространства для пассажиров, едущих стоя. В целях предупреждения антисоциального поведения пассажиров в каждом вагоне предусмотрены четыре камеры системы внутреннего видеонаблюдения.

Финансирует приобретение нового электроподвижного состава TfL без привлечения лизинговых компаний. В дополнение к этим электропоездам для линии Госпел-Оук — Баркинг компания MTR Laing планировала закупить у компании Bombardier восемь двухвагонных дизель-поездов серии 172 семейства Turbostar. Приобретение дизель-поездов не включено в условия

франшизы, поскольку электрификация упомянутой линии в обозримой перспективе не запланирована, а корпорация считает необходимым повышать уровень комфорта для пассажиров на всей сети London Overground, а не только на отдельных ее участках. Однако в связи с тем, что дизель-поезда не вошли в начальную спецификацию заказчика (TfL), их поставка будет осуществлена в общепринятом порядке — через лизинговую компанию. Новые дизель-поезда планируется ввести в эксплуатацию в конце 2009 г.

Техническое обслуживание и ремонт нового подвижного состава будут осуществляться в двух депо — Уилсден и Нью-Кросс-Гейт. Первое из них — депо старой постройки, эксплуатировавшееся еще компанией Silverlink, а второе сооружается в соответствии с проектом расширения линии East. Компания-изготовитель Bombardier берет на себя ответственность за работы по текущему обслуживанию и ремонту большого объема поездов своей постройки.

В период до ввода в эксплуатацию нового подвижного состава будут приняты меры по повышению надежности имеющихся поездов. Корпорация MTR имеет относительно малый опыт в железнодорожной отрасли, но некоторые поезда в Гонконге используются ею уже более 20 лет, поэтому она накопила навыки обращения со стареющим подвижным составом и может применить их при обслуживании электропоездов серии 313 в ожидании поступления новых поездов серии 378.

Администрация Лондона высказывала пожелание, чтобы пассажиры предпочитали пользоваться сетью London Overground для поездок по своему выбору, а не по необходимости, и у руководства MTR есть уверенность в том, что выполнение этого пожелания вполне реально.

*J. Long. Modern Railways, 2008, № 713, р. 50–52.*