

Железные дороги Иордании

В Иордании железные дороги появились в первом десятилетии XX века, в конце существования Османской империи. Тогда при финансовой и технической помощи Германии на Ближнем Востоке были построены Хиджазская (Hedjaz) и Багдадская железные дороги.

Целью этого проекта было обеспечение южных районов Османской империи современными транспортными системами для повышения экономичности и сокращения затрат времени на перевозку армии, а также для нужд торговцев и (в том, что касается Хиджазской железной дороги) паломников (а в настоящее время — и туристов) — с постройкой железной дороги им стало значительно легче добраться до священ-

ных мусульманских городов Мекки и Медины, куда ранее вели только долгие и опасные караванные пути. Хиджазская железная дорога была построена по инициативе религиозной организации Турции, Иордании, Сирии и Саудовской Аравии Waqf (Vakif), которая продолжает свою деятельность и сейчас и благодаря которой Хиджазская железная дорога еще существует и не разрушена окончательно.

В настоящее время на иорданском рынке железнодорожных перевозок (рис. 1) действуют два оператора — государственные корпорации Hedjaz Jordan Railways (HJR) на севере и Aqaba Railway Corporation (ARC) на юге страны. Организованная в 1978 г. ARC лучше оснащена в плане подвижного состава, устройств сигнализации и т. д., в то время как угроза закрытия HJR становится все более вероятной. ARC занимается главным образом перевозками фосфатов (в 2007 г. перевезено 2,3 млн. т) из различных месторождений в грузовой порт Акаба на Красном море (рис. 2). Деятельность HJR ограничивается чартерными пассажирскими перевозками (рис. 3). Еженедельное пассажирское сообщение между Амманом и Дамаском (Сирия) прекратилось в 2006 г. в связи с капитальным ремонтом тепловозов Сирийской Хиджазской железной дороги (Syrian Chemin de Fer de Hedjaz, CFH).

Использование на сети железных дорог Иордании узкой (1050 мм) колеи, наличие кривых малого (до 125 м) радиуса и пониженные (10–12 т) осевые нагрузки, а также отсутствие современной железнодорожной автоматики и в значительной степени устаревшие инфраструктура и подвижной состав (прежде всего на участках, эксплуатируемых HJR) определяют их невысокие эксплуатационные показатели и ограничивают эффективность работы. Кроме того, структуры менеджмента государственных железнодорожных корпораций (в частности, HJR) не соответствуют современным логистическим требованиям. В связи с этим наблюдается явное смещение перевозок с железнодорожного на автомобильный транспорт, из-за чего на железных дорогах практически не отражается наблюдающийся в экономически развивающейся Иордании существенный рост объема пассажирских и грузовых перевозок.



Рис. 1. Схема железных дорог Иордании по состоянию на декабрь 2008 г.

Железнодорожная станция Амман

Почти не изменившаяся со времени своего открытия, станция Амман сегодня состоит из путей, зданий и оборудования, характерных для начала XX столетия. С тех пор едва ли осуществлялась какая-либо автоматизация и рационализация, а в парке локомотивов до сих пор преобладают паровозы, самые новые из которых выпущены в 1950-х годах. В то же время станция Амман располагает всеми необходимыми техническими средствами для эксплуатации дальних пассажирских и грузовых поездов в условиях пустыни, включая мастерские для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, локомотивное депо, сортировочные пути, поворотный круг для паровозов, здание вокзала и грузовой двор. Посадочные платформы отсутствуют. Недавно здесь был открыт также железнодорожный музей.

Архитектура здания вокзала в Аммане, как и на других станциях HJR, во многом напоминает европейскую железнодорожную архитектуру того времени: детали каменной кладки, орнаментальные обрамления окон и т. д. сходны с соответствующими стандартными европейскими конструкциями, что становится понятно, если учесть, что архитектурные решения по большей части были заимствованы в Европе. Однако уровень и качество архитектурно-строительных решений вокзала в Аммане, где ощущается европейское влияние, ниже по сравнению с вокзалом в Дамаске, построенным в стиле османского барокко.

Перспективы развития

Существуют планы соединения Иордании железнодорожными линиями с соседними государствами (рис. 4). В частности, предполагается постройка новых линий:



Рис. 2. Фосфатовозный поезд железной дороги ARC



Рис. 3. Туристический поезд железной дороги HJR

- на север в Сирию и далее в Турцию с модернизацией существующей инфраструктуры;

- к порту Хайфа (Израиль), что позволит Иордании и другим странам Ближнего Востока пользоваться значительной перерабатывающей способностью этого порта;

- к планируемой железнодорожной магистрали север — юг в Саудовской Аравии.

Действующая линия к грузовому порту Акаба через Маан и Батнэль-Гуль, возможно, будет дополнена отрезком через Накб-Аштар, что позволит сократить путь до



Рис. 4. Проекты развития железнодорожной сети Иордании

порта. Кроме того, рассматривается возможность строительства линии в направлении Ирака, однако в нынешней политической ситуации осуществление этого плана маловероятно.

Один из наиболее амбициозных проектов ближайшего будущего — линия рельсового транспорта облегченного типа Амман — Эз-Зарка длиной около 25 км, которую планируется проложить, частично используя трассу линии HJR. Тендер по этому проекту был объявлен в 2007 г. По линии, которую предполагается электрифицировать и сделать двухпутной, поезда будут курсировать с интервалом 5 мин при максимальной скорости 90 км/ч.

В рамках существующих планов развития железнодорожной сети Иордании все пути предполагает-

ся перешить на нормальную европейскую колею, что потребует реконструкции линий, в том числе их частичного переноса ввиду малых радиусов кривых, и позволит увеличить допустимую осевую нагрузку в соответствии с современными требованиями.

Все это связано с необходимостью модернизации существующих сооружений и технических средств и/или их замены, а также осуществления сопутствующих мероприятий, включая отчуждение земельных площадей, особенно в плотно заселенных районах в пределах Аммана. Если участок Амман — Эз-Зарка не будет перенесен, а радиусы кривых и максимальная допустимая осевая нагрузка останутся без изменений, в перспективе будет работоспособна только упомянутая линия рельсо-

вого транспорта облегченного типа, тогда как движение грузовых и пассажирских поездов дальнего сообщения на этом участке должно быть прекращено. Даже ввод в действие обхода Аммана означает, что железнодорожное сообщение со столицей будет осуществляться только по линии рельсового транспорта облегченного типа, а дальнейшие и международные пассажирские поезда будут направлены по обходному маршруту.

В связи с переходом с колеи шириной 1050 мм на нормальную подвижной состав старых типов и серий окажется ненужным, если только не будет использована совмещенная колея 1050/1435 мм с тремя рельсами, по крайней мере на некоторых участках сети, чтобы сохранить возможность организации обращения туристических поездов на паровозной тяге.

Приватизация эксплуатационной деятельности, осуществляемой в настоящее время двумя государственными железнодорожными компаниями — HJR и ARC, является одной из главных политических целей в плане снижения эксплуатационных расходов, повышения эффективности работы и ориентации на рынок. В отношении же линии рельсового транспорта облегченного типа Амман — Эз-Зарка государственная комиссия по регулированию общественного транспорта как орган, организующий тендер, предусматривает концессию сроком на 30 лет с условием выполнения гарантированного минимального объема пассажирских перевозок при сокращении количества рейсов автобусов на этом маршруте. Финансирование проекта предполагается осуществлять при поддержке правительства Иордании и с использованием займа Всемирного банка.

M. Hässler et al. *Internationales Verkehrswesen*, 2008, № 12, S. 503–505.