

Проект Singer

на железных дорогах Словении

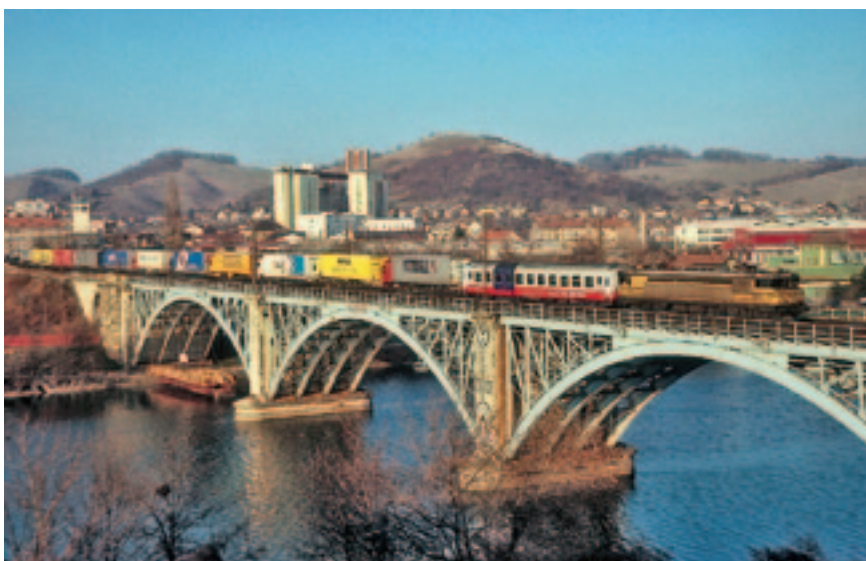
Рассчитанный на 2 года проект Singer, поддерживаемый программой Marco Polo, направлен на создание конкурентоспособной системы перевозок автотранспортных единиц в сообщениях Словении со странами Центральной и Восточной Европы. Маршрутные поезда из Мюнхена, Вероны и Будапешта, направляемые через узел Любляны, предложат привлекательные сроки доставки при сокращении эксплуатационных расходов. Согласно прогнозам, проект Singer может привлечь с автомобильного транспорта более 330 млн. ткм.

Европейский союз придерживается той точки зрения, что переключение дальних перевозок, выполняемых автомобильным транспортом, на железные дороги имеет особое значение для экономического процветания Европы и в то же время выполнения обязательств по защите окружающей среды. Это положение является основополагающим для трех пакетов железнодорожных директив, направленных на дерегулирование и оживление железнодорожного транспорта.

Проект Singer (Slovenian Intermodal Gateway to European Rail) предназначен продемонстрировать,

что, несмотря на сложный экономический климат, должным образом организованные и управляемые интермодальные сообщения могут обеспечить измеряемый двузначными числами прирост перевозок при относительно невысоких капитальных вложениях и ограниченной текущей финансовой поддержке.

Транспортная компания Adria Kombi (Словения) совместно с партнерами из Венгрии, Германии и Италии первой приступила к реструктуризации интермодальных перевозок на юго-востоке Европы, ориентируясь на решение насущных задач развивающегося континента.



Поезд по технологии «катящееся шоссе» на железных дорогах Словении

Расширение ЕС

Реализация проекта Singer началась в сложных условиях. Вступление в ЕС в мае 2004 г. 10 новых стран-членов было заметным событием в истории союза. И хотя географическое расширение ЕС всеми приветствовалось, оно стало источником серьезных проблем в сфере смешанных сообщений. Со времени вступления в ЕС новых членов — стран Центральной и Восточной Европы (регион СЕЕ), входящих в Международный союз автомобильно-железнодорожных транспортных компаний (International Union of Rail-Road Transport Companies, UIRR), констатировали, что перевозки в международных сообщениях за 2 года сократились почти вдвое.

Основной причиной этого был буквально коллапс в области перевозок автотранспортных единиц (автомобилей, автопоездов, полуприцепов) по железным дорогам на специальных платформах по технологии rolling highway («катящееся шоссе», рисунок). На такие перевозки в странах СЕЕ — членах UIRR приходилось до 85% выполняемых по железным дорогам по сравнению с 20% у операторов стран Западной Европы, которые перевозят основную массу грузов в обменных кузовах, контейнерах и автомобильных полуприцепах без сопровождения.

Ранее этот бизнес поддерживался тем, что автотранспортные компании стран, не входивших в ЕС, имели небольшой выбор вариантов пропуска своих грузовых автомобилей через территорию Австрии и в некоторых случаях соседних с ней стран. Операторы должны были направлять автотранспортные единицы в объезд или отправлять их по железной дороге. Когда страны СЕЕ вошли в состав ЕС, многие ограничения по транзиту в международных сообщениях для них были почти мгновенно сняты. При этом водители из восточноевропейских стран могут

Проект Singer

Фирменное название сообщения	Маршрут	Число поездов в неделю	Оператор	Расстояние, км	Оборот, ч	Связи
Adria Express	Любляна — Мюнхен	6	DBAG/SZ	427	25	Дортмунд, Брюссель
	Мюнхен — Любляна	6	DBAG/SZ	427	23	Копер, Белград
Verona Shuttle	Любляна — Верона	2	SZ/Trenitalia	346	15,5	Копер, Белград, Будапешт
	Верона — Любляна	2	SZ/Trenitalia	346	13	
Beograd Express	Любляна — Белград	2	SZ/HZ/ZS	550	15	Копер, Верона, Мюнхен
	Белград — Любляна	2	SZ/HZ/ZS	550	24	
Combi Express	Любляна — Будапешт	3	SZ/MAV Cargo	537	20,5	Копер, Верона
	Будапешт — Любляна	3	SZ/MAV Cargo	537	13	
Komar Network	Любляна — Копер	5	SZ	152	17	
	Копер — Любляна	5	SZ	152	20	
	Копер — Целье	5	SZ	121	23	
	Целье — Копер	5	SZ	121	16,5	
	Копер — Марибор	5	SZ	251	23	
	Марибор — Копер	5	SZ	251	16,5	

теперь беспрепятственно следовать по автомобильным дорогам всех стран — членов ЕС, в то время как подобное невозможно на железных дорогах.

Существенные различия в оплате труда водителей и машинистов в старых и новых странах — членах ЕС, разное отношение к автомобильному и железнодорожному транспорту серьезно ухудшили рачочные условия для интермодальных сообщений. Введение или повышение платы за проезд по автомобильным дорогам, в частности в Австрии и Германии, оказало незначительное воздействие на ситуацию, и в ближайшем будущем она вряд ли изменится.

Изменение направленности

В ответ на изменение рыночных условий входящие в UIRR компании приняли две стратегии развития:

- по технологии «катящееся шоссе» — в регионах, близких к новым границам ЕС;
- по технологии несопровождаемых перевозок — в странах СЕЕ — новых членах ЕС.

Система интермодальных перевозок в Австрии и Венгрии подвер-

гается серьезной реструктуризации. Компании Ökombi и Hungarokombi, ранее работавшие по обеим технологиям, переходят на перевозки только по технологии «катящееся шоссе». Основной задачей становится доставка грузов из третьих стран через границы с новыми членами ЕС. Предпринимаются также попытки по развитию перевозок автопоездов в отдельных коридорах при финансовой поддержке государства в части субсидирования эксплуатационных расходов, например на трансальпийских направлениях.

Перевозки контейнеров, обменных кузовов и полуприцепов без сопровождения в Австрии и Венгрии выполняют специализирующиеся на них операторы. Так, компания ICA (Венгрия) является членом UIRR с 2005 г., Hungaria Intermodal создана в конце 2005 г. для взаимодействия в качестве местного партнера с давно состоящими в UIRR компаниями Kombiverkehr, Cermat и ICA.

Идея проекта Singer

Реализация проекта Singer была начата в середине 2006 г. в рамках программы Marco Polo с целью

передачи с автомобильных на железные дороги перевозок контейнеров, обменных кузовов и полуприцепов между странами Западной, Центральной и Восточной Европы. Столице Словении Любляне в проекте отводится роль узлового терминала для поездов интермодальных сообщений (таблица). Маршрутные поезда свяжут Любляну с Мюнхеном, Вероной и Будапештом, которые, в свою очередь, будут также действовать как узловые в процессе распределения грузопотоков по национальным сетям. Идея проекта состоит в создании сети эффективных интермодальных сообщений, предлагающих время транзита, конкурентоспособное с вариантом доставки автомобильным транспортом.

Используя принцип маршрутизации, можно снизить железнодорожные тарифы до более привлекательного для клиентуры уровня. Повышению эффективности перевозок будет способствовать отказ от требующих больших затрат времени операций по сортировке отдельных вагонов и их групп. Прямые связи улучшат точность сообщений, в случае непредвиденных отклонений клиент немедленно получит соответствующую информацию.

Официальная презентация проекта состоялась в Любляне в июне 2006 г. в ходе международной конференции. Присутствовали представители четырех операторов-партнеров, UIRR, железных дорог Словении и Европейской комиссии. Интерес к проекту проявили также железнодорожные компании соседних стран и интермодальные операторы Хорватии, Сербии и Словакии, которые намерены развивать маршруты в продление коридоров, оговоренных в проекте Singer.

Общий бюджет проекта в расчете на 2 года составляет около 17,2 млн. евро, из которых 80% приходится на эксплуатационные расходы (оплату тяговых средств и труда локомотивных бригад, ниток графика), еще 10% — на аренду вагонов для формирования поездов. Основной источник финансирования обеспечивают партнеры по проекту, которые берут на себя коммерческий риск. При этом операторы будут нести расходы в одинаковом размере независимо от загрузки поездов.

Из бюджета программы Marco Polo проект Singer в течение 2 лет будет получать эксплуатационные субсидии. Однако их размер подлежит корректировке в зависимости от выполнения намеченной задачи по грузообороту — 331,4 млн. ткм. В случае невыполнения грузооборота субсидия пересчитывается из расчета 1 евро/ткм. Дополнительная поддержка на случай невыполнения задания не предусмотрена.

В проекте принят принцип формирования поездов двух вариантов составности и длины для разных коридоров. На направлении Копер — Любляна — Будапешт/Белград, где ожидается преобладание перевозок из портов, маршрутные поезда будут состоять из 24 четырехосных вагонов, иметь длину 500 м и максимальную массу нетто 1100 т. Поезда в континентальных коридорах, связывающих Любляну с Вероной и Мюнхеном, предпола-

гается формировать из 16–20 вагонов в зависимости от спроса. Прогнозируется использование грузозместимости поездов на уровне 80–90%.

В настоящее время челночные поезда из Любляны в Верону и Мюнхен (и в обратном направлении) курсируют дважды в неделю. В Вероне обеспечиваются связи с городами Болонья, Турин, Бари/Бриндизи, Неаполь и островом Сицилия. Из Мюнхена поезда сети сообщений Kombinetz²000+ компании Kombiverkehr следуют в промышленные зоны Германии и Бельгии, порты Северного моря, включая Гамбург и Роттердам.

На восточном направлении обращаются три поезда в неделю в сообщении с Будапештом и два с Белградом. Оба маршрута имеют удобные связи с западными коридорами, отличающиеся минимальными задержками в пути следования. Наиболее интенсивно используется коридор Комар, ведущий в порт Копер. Отсюда, помимо ежедневного челночного поезда в Любляну, отправляются маршруты в города Словении Целье и Марибор.

Функции вождения поездов для партнеров по проекту выполняют национальные железные дороги, а это означает, что сохраняется необходимость остановки на пограничных станциях для смены локомотивов и бригад. Регулирование продолжительности этих стоянок полностью возложено на железнодорожных операторов, проект оговаривает только обязательства по согласованию времени отправления и прибытия поездов разных направлений.

Документация в электронном виде по всем отправкам, поездам, переформированиям, опасным грузам и пр. передается между компаниями — членами UIRR каждую ночь в стандартном формате. Ответственность за выполнение таможенных формальностей возложена на грузоотправителей, которые

должны получить и предоставить соответствующие документы оператору до погрузки в поезд.

Перспективы проекта

По истечении 2 лет партнеры по проекту Singer представят Европейской комиссии отчет и прокомментируют проблемы, возникшие при реализации предложенной концепции, включая данные по выполненному грузообороту и перерасчету субсидий в случае невыполнения задания. Все проекты, имеющие отношение к программе Marco Polo, должны иметь бизнес-план на проектный период и следующий за ним год и гарантировать экономическую жизнеспособность по истечении двухлетнего периода финансовой поддержки со стороны ЕС.

Партнеры по проекту Singer не сомневаются в плодотворности концепции и по окончании пилотного периода. Выполнив существенные инвестиции в создание рассмотренной сети, партнеры не намерены отказываться от продолжения деятельности, более того, обсуждают возможности расширения сети сообщений за счет продления обслуживаемых коридоров в Румынию, Болгарию, Польшу и Турцию. Для некоторых операторов успех проекта является жизненно важным.

Объектом дебатов будет необходимость развития инфраструктуры терминала Любляны в соответствии с ростом грузопотоков и глубокий анализ конкурентных возможностей рынка обеспечения тяговыми средствами. Это позволит операторам интермодальных перевозок сократить расходы и повысить уровень предоставляемых услуг, что, собственно, и является целью дерегулирования рынка грузовых перевозок ЕС.