

Железные дороги и порты Бельгии

Администрация инфраструктуры Infrabel железных дорог Бельгии для увеличения доли железных дорог в растущих перевозках через порты Антверпен, Гент и Зебрюгге подготовила пакет инвестиционных проектов общей стоимостью около 1,2 млрд. евро, рассчитанных на выполнение в течение следующих 6 лет.

Порт Антверпен (рис. 1) является самым важным узлом железных дорог Бельгии — на сообщения с ним приходится около 40% всех грузовых перевозок сети. По объему переработки грузов Антверпен занимает второе место в Европе — в 2005 г. через порт прошли 23 млн. т (первую позицию занимает Гамбург с 32 млн. т, на третьем месте Роттердам с 15 млн. т). Основной объем грузовых перевозок в Бельгии выполняет компания В-Cargo, дочерняя Национального общества железных дорог Бельгии (SNCB), за ней следуют независимые операторы D&L Cargo и rail4chem, а также компания грузовых перевозок Национального общества железных дорог Франции Fret SNCF. В последние годы объем перевозок через Антверпен постепенно уменьшается относительно максимального (28 млн. т), выполненного в 1989 г. В отношении доли железных дорог на транспортном рынке снижение было более резким: с 30% в 1989 г. до 14% в настоящее время.

Общий объем перемещенных в порту Антверпен в 2005 г. грузов составил 160 млн. т, из них 60% пришлось на грузы, направляемые в порт, 40% на вывозимые из порта. Доля контейнеризованных грузов достигла 45%, за ними следовали жидкие массовые грузы (23%), навалочные (18%) и прочие (14%).

Последние прогнозы показывают, что перевозки через порт возрастут до 300 млн. т к 2030 г., причем доля контейнеризованных грузов достигнет 69%. Портовые ком-

пании стремятся передать большую часть новых перевозок на железные дороги как по экологическим соображениям, так и по причине уже имеющейся и достаточно серьезной перегрузки местной автомобильной сети. В частности, приоритетной задачей является увеличение доли железных дорог в перевозках контейнеров.

В настоящее время доля железных дорог в контейнерных перевозках через Антверпен составляет только 8%, но ожидается ее рост до 15–20% в ближайшие годы. Для сравнения — в Роттердаме этот показатель достиг 13% уже в 2001 г., в Гамбурге и Бремене он находится на уровне 28%. С учетом необходимости решить данные задачи

Infrabel одобрила программу инвестиционных проектов по улучшению и расширению железнодорожной сети, обслуживающей порт.

Улучшения на левом берегу Шельды

На 2001–2008 гг. Infrabel планировала инвестиции в размере 101,6 млн. евро на развитие железнодорожной сети на левом берегу реки Шельды. Около 84 км новых путей уже уложены в связи с открытием причала Deurganckdok, к 2020 г. их протяженность будет увеличена до 240 км.

Связь в районе нового причала получила название «линия 211», выход на магистраль Гент — Амстердам — «линия 10». Последняя должна к концу 2007 г. стать двухпутной и электрифицированной от примыкания к линии 59 до так называемого Южного парка.

На 2008 г. запланировано завершение работ по увеличению числа путей на этой станции с 22 до 32 и строительства новой связи между линиями 211 и 10 на ее восточной стороне. В 2008 г. Infrabel планирует завершить строительство западного съезда между линиями



Рис. 1. Один из районов порта Антверпен



Рис. 2. На станции Антверпен-Северный

10 и 59. Этот проект стоимостью 5 млн. евро предназначен для поездов назначением на Зебрюгге и север Франции.

Тоннельная линия Liefkenshoek

Для связи портовых железных дорог на левом и правом берегу Шельды Infrabel планирует строительство линии длиной 16,2 км от Южного парка к главной сортировочной станции Антвер-

пен-Северный (рис. 2 и 3). Эта линия предназначена для того, чтобы убрать основной объем грузового движения из действующего тоннеля Kennedy на линии 59.

На протяжении 6,1 км новая линия пройдет в двух однопутных тоннелях под каналом Ваасланд, руслом Шельды и каналом в районе доков. В более дальней перспективе кольцевая линия с южной стороны обеспечит доступ для поездов с обоих концов Южного парка.

Infrabel рассчитывала организовать финансирование проекта линии Liefkenshoek по принципу государственно-частного партнерства и заключить контракты в 2007 г., с тем чтобы линия была готова к вводу в эксплуатацию в 2012 г. Infrabel намеревалась вложить в проект 49,5 млн. евро, а 635 млн. должно обеспечить партнерство. Власти Фландрии предоставили первоначальный капитал 107 млн. евро на разработку инженеринговых решений и другие подготовительные работы.

Срок эксплуатационной концессии, как полагают, составит от 35 до 38 лет, в течение которых Infrabel будет платить концессионеру за предоставляемую пропускную способность. Эти расходы не будут компенсироваться за счет железнодорожных компаний-операторов, чтобы не ухудшить конкурентоспособность порта.

Улучшения на правом берегу Шельды

На правом берегу Шельды необходимо усилить линию 27А между станциями Антверпен-Северный и Берхем. Это возможно за счет укладки двух дополнительных путей в Схейне, строительства короткого тоннеля для линии 27А и продолжения линии 11 под линией 12, чтобы устранить враждебные маршруты.

На юге города надлежит устроить пересечение в разных уровнях между линиями 27А на Мехе-

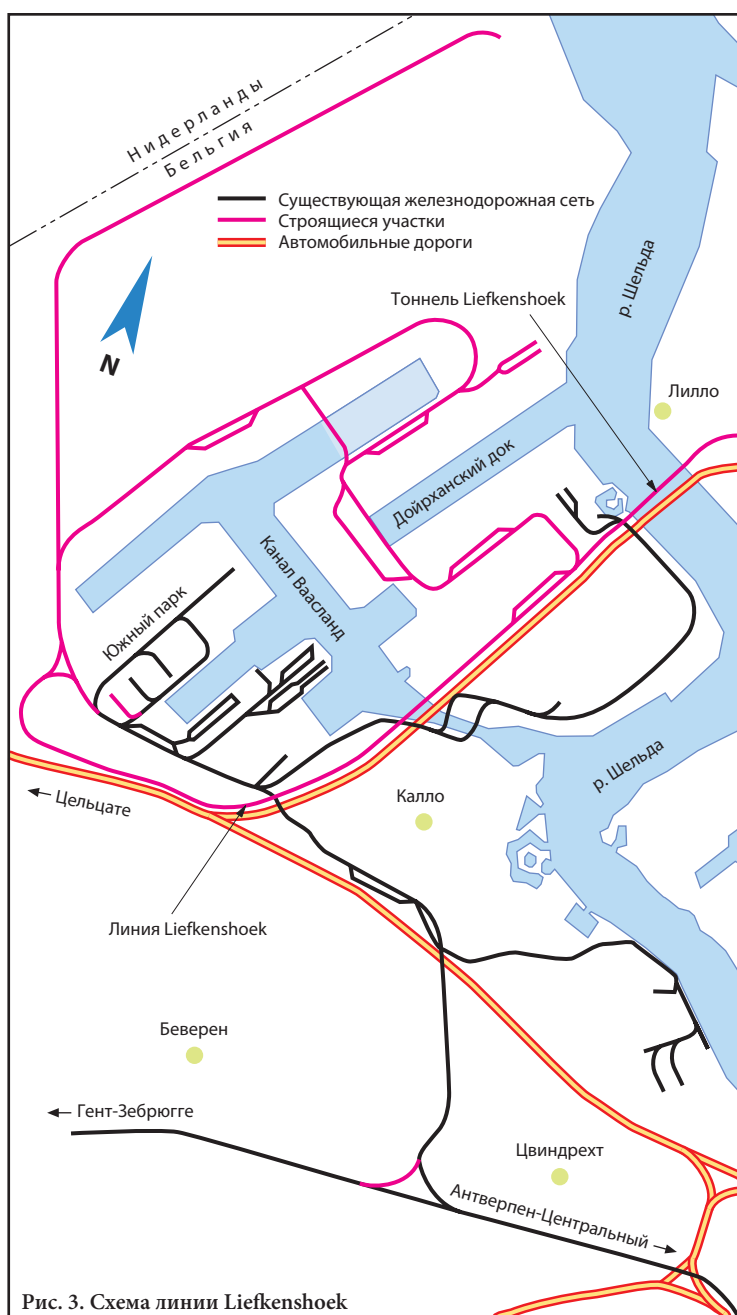


Рис. 3. Схема линии Liefkenshoek

лен и 15 на Лир, чтобы обеспечить независимый пропуск поездов со станции Антверпен-Северный назначением в Мехелен и из Лира в Антверпен-Северный.

Эти два проекта общей стоимостью 165 млн. евро могут быть выполнены к 2011 г., что позволит увеличить на 30% пропускную способность, а именно с 360 до 470 поездов в сутки.

На дальнюю перспективу рассматривается вариант создания второго выхода с востока к причалам правого берега. Этот важный проект может быть включен в инвестиционную программу 2008–2012 гг., предварительная оценка его стоимости приближается к 1 млрд. евро.

Есть также намерение построить новую линию длиной 28 км (линию 16А) из Схейна через Мерксем, Схотен, Дёрне, Вейнегем, Воммелген и Ранст с выходом в Лире на линию 16 и далее на линию 35, ведущую в одном направлении в Монтцен, а в другом — к линии, идущей в Лёвен, Намюр и с выходом на линию Дирран — Атюс.

Сообщения с Германией

SNCB в последнее время активно лоббировало предложение о возобновлении движения поездов в коридоре между Антверпеном и промышленным районом Рура, известном как Iron Rhine («Железный Рейн»), чтобы обеспечить возможность интенсификации перевозок в сообщениях с портом. Восстановление коридора, проходящего через Нерпелт, Рурмонд и Мёнхенгладбах, позволит сократить расстояние перевозки в Дуйсбург до 162,3 км по сравнению с ныне используемым маршрутом через Монтцен длиной 211,2 км.

Арбитражный суд Гааги в мае 2005 г. вынес решение о возобновлении перевозок в коридоре Iron Rhine с пропуском до 15 поездов

в сутки. Infrabel подготовила в соответствии с этим решением план реконструкции участка длиной 18,5 км Нерпелт — Будел — Верт с бюджетом 40 млн. евро. Нерешенным оставался вопрос по участку длиной 15 км Рурмонд — Далхейм на территории Нидерландов. Между тем завершаются работы по электрификации действующего направления в сообщении с городами Германии. В настоящее время коридор длиной 162 км из Антверпена в Монтцен, проходящий по линиям 16, 35, 34 и 24, электрифицирован на постоянном токе 3 кВ. Участок длиной 8 км от Монтцена до границы также будет электрифицирован по этой системе к концу 2008 г. Стоимость данных работ составляет 3 млн. евро. Со стороны Германии администрация инфраструктуры DB Netz электрифицирует продолжение линии на переменном токе напряжением 15 кВ, 16 2/3 Гц с переходным участком на мосту Moresnet (рис. 4).

Завершение электрификации позволит пропускать грузовые поезда большей массы на направлении Ахен — Антверпен при условии наличия у операторов двухсистемных электровозов.

Мероприятия в портах Зебрюгге и Гент

Хотя основной объем инвестиций выделяется на Антверпен, Infrabel планирует модернизационные мероприятия и в портах Зебрюгге и Гент. После расширения в 1985 г. искусственной гавани в порту Зебрюгге на долю железных дорог приходится только 15% рынка перевозок, или 34,6 млн. т в год. Около 90% перевозок, выполняемых железными дорогами, составляют контейнеризованные грузы, при том что в объеме работы порта они обеспечивают только 45% (еще



Рис. 4. Реконструированный мост Moresnet

34% приходится на автомобили, остальное — на массовые грузы).

В соответствии с инвестиционной программой в 2009–2013 гг. выделяются 90 млн. евро на расширение сортировочной станции Зебрюгге. Предполагается в 2008–2009 гг. построить линию между восточной и западной гаванями (проект оценивается в 9 млн. евро), в 2007–2008 гг. увеличить протяженность путей на западных контейнерных терминалах (22,3 млн. евро), к 2016 г. уложить третий путь между Зебрюгге и Дюдзеле (63 млн. евро).

В Генте на железные дороги приходится 4 млн. из 22 млн. т грузов, прошедших через порт в 2005 г. Намечено в 2010 г. реконструировать действующую в порту сортировочную станцию с переводом на автоматизированный режим управления (стоимость проекта 15 млн. евро) и в том же году открыть новую станцию с 16 путями для обслуживания нового причала Kluisendok (стоимость 21 млн. евро).

Продолжается реализация проекта по укладке третьих и четвертых путей на линии 50А между Гентом и Брюгге. Этот проект стоимостью 311 млн. евро, начатый в 1995 г., предполагается завершить в 2018 г.

Railway Gazette International, 2006, № 8, р. 450 — 451.