

Транспортная политика Швейцарии

Начиная с 1994 г., когда народ Швейцарии путем референдума одобрил так называемую Альпийскую инициативу, в стране наблюдается заметное сокращение объема перевозок грузов, пересекающих страну в большегрузных автомобилях. Этот результат получен благодаря мероприятиям по модернизации железнодорожной инфраструктуры и повышению сборов за пропуск по дорогам страны тяжеловесных автотранспортных единиц. Ввод в эксплуатацию базового тоннеля Lötschberg в 2007 г. представляет еще один важный шаг в национальной политике перераспределения транспортных потоков.

Структура транспортных потоков в Швейцарии определяется ее географическим положением в Центральной Европе. Более половины грузов, поступающих в страну, являются транзитными. Швейцарские Альпы, чувствительная и уникальная экосистема, представляют собой естественный барьер для уси-

ливающейся мобильности грузов и людей в центре Европы. Однако ни одна из современных стран не может быть непреодолимым препятствием для транзитных потоков, а приведение разных аспектов подобных проблем в соответствие с современными требованиями зависит от политической воли.

Одной из задач текущей транспортной политики Швейцарии является создание транспортных коридоров через Альпы, в которых как население, так и природные ресурсы были бы экологически защищены. Это выражено на референдуме желание народа зафиксировано в Альпийской инициативе и находит воплощение путем последовательной реализации мероприятий в двух направлениях:

- передача возможно большей части транзитных перевозок на железные дороги (рис. 1);
- взвешенный отказ от увеличения провозной способности транзитных автомобильных дорог.

Основное внимание уделяется транспортным потокам в коридоре север — юг, из-за конфигурации зоны тяготения к нему получившем название Blue Banana (рис. 2), через который проходит значительно больший поток грузов, чем через какой-либо другой из европейских коридоров. В зоне тяготения



Рис. 1. Грузовой поезд Федеральных железных дорог Швейцарии (фото: SBB)



Рис. 2. Схема европейского коридора север — юг

к Blue Vanapa проживает порядка 150 млн. жителей нескольких европейских стран.

Передача грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт

Цель национальной транспортной политики по перераспределению потоков между видами транспорта очевидна — уменьшить число пересекающих Альпы большегрузных автомобилей до 650 тыс. ед. в год. Эта цель была поставлена в 2000 г., когда через Альпы транзитом проходили 1,4 млн. тяжеловесных автомобилей. К 2006 г. удалось снизить эту величину до менее чем 1,2 млн. ед. Этот результат примечателен еще и тем, что отражает изменение тенденции роста интенсивности перевозок в автомобильных

коридорах на противоположную. Число автомобилей, пересекающих Альпы, сократилось на 16% с 2000 по 2006 г., при том что общий объем перевозок за то же время увеличился на 29%. По разным причинам выполнить задание к намеченному ранее сроку (2009 г.) не удастся, поэтому потребуется пересмотреть первоначально заданные временные рамки. Вместе с тем положение в Швейцарии лучше, чем в других странах региона — здесь 65% трансальпийского грузопотока приходится на железные дороги. В Австрии и Франции, напротив, 77% транзитного грузопотока выполняет автомобильный транспорт.

Перераспределение перевозок между видами транспорта может быть успешным только при поддержке данной инициативы в масштабах Европы, обеспечении условий для повышения производительности железных дорог и соз-

дания конкурентной ситуации, равно справедливой для всех видов транспорта. По этой причине проводимая в Швейцарии политика модального перераспределения перевозок включает пакет скоординированных мероприятий по:

- модернизации железнодорожной инфраструктуры;
- взиманию сборов с большегрузных автомобилей и платы за пользование автомобильными дорогами.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры

На железных дорогах Швейцарии (рис. 3) выполняется рассчитанная до 2030 г. программа модернизации и развития, на реализацию которой требуется 20 млрд. евро. В рамках проекта «Новая железнодорожная связь через Альпы» (New Rail Link through the Alps, NEAT) ведется строительство двух новых линий с тоннелями (под перевалами Лёчберг и Сен-Готард), что позволит увеличить число поездов и сократить время транзитного движения. Новые трассы в сравнении со старыми отличаются меньшими уклонами, что позволит увеличить скорость движения и массу грузовых поездов.

Первый из двух базовых тоннелей, Лёчбергский, длиной 34 км введен в эксплуатацию 15 июня 2007 г., (рис. 4). Второй, Готтардский, длиной 57 км по завершении строительства в 2017 г. может стать крупнейшим в мире железнодорожным тоннелем. Пропуск пассажирских поездов международных сообщений по новым линиям, построенным в рамках проекта NEAT, позволит сократить продолжительность поездок и усилить позиции железных дорог в конкуренции с легковым автомобильным и воздушным транспортом.

Автомобильные и автодорожные сборы

Помимо обновления железнодорожной инфраструктуры, необходимо создать равные условия

конкуренции между двумя видами транспорта. Ключевой концепцией в этом отношении является справедливое ценообразование.

В начале 2001 г. в Швейцарии появился новый транспортный сбор с автомобилями грузоподъемностью более 3,5 т. Он действует на всех дорогах страны, его величина определяется как функция дальности перевозки, массы и качественных характеристик выбросов в атмосферу. Этот сбор поэтапно увеличивается по согласованию с соответствующими органами Европейского союза.

До конца 2004 г. сбор с одного автомобиля грузоподъемностью 40 т при пересечении Швейцарии по коридору Базель — Кьяссо составлял 125 евро, с начала 2005 г. этот сбор вырос в среднем до 180 евро, и к 2008 г. он может достичь 200 евро. Сбором облагаются все большегрузные автомобили независимо от места их регистрации (в Швейцарии или другой стране ЕС) и маршрута (с использованием магистральных или второстепенных дорог). Более 70% суммы сборов поступает от швейцарских автотранспортных компаний.

Две трети доходов, формируемых за счет указанных сборов, направляются в фонд финансирования проектов развития железнодорожной инфраструктуры, которые предназначены для совершенствования как грузовых, так и пассажирских сообщений. Этот фонд пополняется также за счет налогов на минеральное топливо и на добавленную стоимость. Фонд общей стоимостью 20 млрд. евро распределяется на проекты NEAT, включая относящиеся к тоннельным участкам и фидерным линиям (10,6 млрд. евро), на проекты программы Rail 2000 по улучшению пассажирских сообщений (3,8 млрд.), на создание и развитие сети высокоскоростных линий (700 млн.), на перспективные объекты инфраструктуры (2,3 млрд.), на борьбу с шумовым загрязнением окружающей среды от железных дорог (1,5 млрд. евро)

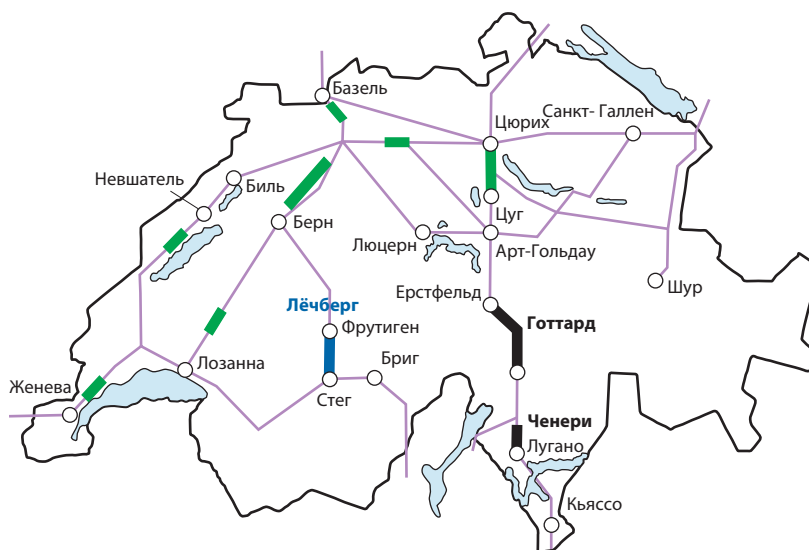


Рис. 3. Сеть основных линий железных дорог Швейцарии

и т. п. Этот механизм финансирования также был одобрен на референдуме в ноябре 1998 г.

Конкуренция и международная кооперация

Чтобы железные дороги могли предложить привлекательную альтернативу автомобильному варианту перевозки грузов, необходимо создать внешнюю среду, в которой будут упрощены пересечения границ и оптимизирована международная кооперация. Либерализация рынка грузовых перевозок и открытие доступа к железнодорожной се-

ти для независимых поездных операторов являются неотъемлемыми элементами реформы и гарантиями усиления конкуренции между железнодорожными компаниями. Открытие связывающего портовые города Роттердам (Нидерланды) и Генуя (Италия) европейского коридора север — юг, который лидирует по интенсивности имеющейся в нем конкуренции, способствовало снижению тарифов, повышению качественного уровня перевозок и позволило смешанным сообщениям увеличить долю на рынке за счет притока грузов с автомобильного транспорта. Соглашение о на-



Рис. 4. Открытие движения по Лёчбергскому тоннелю 15 июня 2007 г.

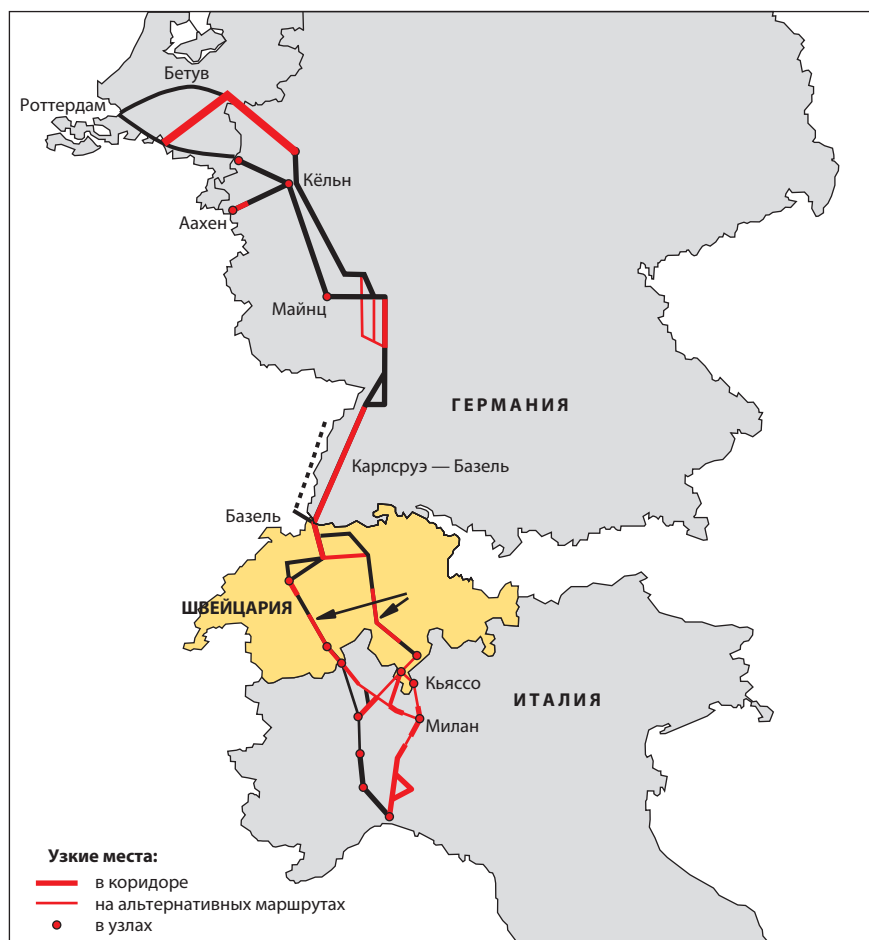


Рис. 5. Узкие места коридора Роттердам — Генуя

земном транспорте между Швейцарией и ЕС свидетельствует о принятии институтами сообщества положений и принципов швейцарской политики модального перераспределения перевозок за счет, в частности, сборов с большегрузных автомобилей.

Швейцария как транзитная страна заинтересована в том, чтобы подобная политика проводилась не изолированно, а в координации с ее европейскими партнерами. Двусторонние соглашения, заключенные с Германией и Италией, нашли развитие в договоренностях о реконструкции подходов с северной и южной стороны к швейцарскому транзитному коридору в расчете на перспективные потоки. На рис. 5 показаны узкие места коридора Роттердам — Генуя, которые необходимо ликвидировать путем ре-

конструкции действующих участков или строительства новых.

Договоренности с Германией оговаривают повышение провозной способности подходов к Базелю пропорционально росту спроса на перевозки. Долгосрочный план предусматривает обустройство четырех путей на всем протяжении участка между Карлсруэ и Базелем. Начато строительство тоннеля Katzenberg.

Аналогичное соглашение, достигнутое с итальянской стороной, также предусматривает координацию поэтапного увеличения провозной способности линий по мере развития рынка перевозок. Согласованы работы на направлениях Лёчберг/Симплон — Милан и Готтард — Новара по модернизации инфраструктуры путем увеличения габарита погрузки и осуществ-

вления других локальных мероприятий. Примером может послужить увеличение габарита одного пути на южном подходе к тоннелю Simplon для обеспечения возможности транспортировки крупнотоннажных контейнеров и автомобилей высотой до 4 м. На средне- и долгосрочную перспективу запланированы и другие мероприятия технического плана, обеспечивающие, помимо роста провозной способности, ускорение доставки грузов. В их числе — проект строительства новой линии Лугано — Милан.

Перспективы политики перераспределения

В Швейцарии введен в действие новый федеральный закон, поощряющий перераспределение грузопотоков между видами транспорта, определяющий новые задачи и инструменты для их решения. Поставлена новая цель — сократить до 650 тыс. число большегрузных автомобилей, пересекающих Альпы, но срок достижения этой цели увеличен на несколько лет.

В то же время изучаются мероприятия и организационного плана, например введение рыночного механизма распределения резервов провозной способности автомобильных дорог в альпийских коридорах в пределах имеющейся квоты. Однако такой метод требует внедрения по всей длине трансальпийской логистической цепочки. В Европе уже признана необходимость перераспределения грузовых перевозок с автомобильных на железные дороги, но отсутствует должная степень координации необходимых в данной ситуации действий. Очевидно, что по мере углубления транспортных проблем интерес к швейцарской модели может усилиться.