

# Грузы с воздушного транспорта на рельсовый

Консорциум Eurocargex обнародовал намерение заказать подвижной состав для организации начиная с 2012 г. обращения специализированных высокоскоростных грузовых поездов между терминалами крупных европейских аэропортов.

Перспективы высокоскоростных железнодорожных грузовых сообщений между некоторыми крупнейшими аэропортами Европы обрели конкретные очертания после того, как в июле 2008 г. партнеры по проекту Eurocargex подписали меморандум о намерениях. В число инициаторов проекта входят компании Air France KLM Cargo, La Poste, FedEx и еще три организации с бизнес-интересами в зоне тяготения к парижскому аэропорту Шарль-де-Голль (CDG): Roissy Développement, агентство экономического развития департамента Валь-д'Уаз и муниципалитет города Гуссенвиль. Позднее присоединились еще четыре компании, планирующие строительство грузовых терминалов в аэропортах Лиона, Льежа, Амстердама и Лондона (проект терминала в восточной части Лондона скоординирован с компанией Eurotunnel, осуществляющей перевозки по тоннелю под Ла-Маншем). К ассоциированным членам относятся восемь французских торговых палат, адми-

нистрация инфраструктуры железных дорог RFF и 12 коммерческих бизнес-структур, таких, как TNT Express, Prologis, Lasalle Investment Manager, Unibail, управление аэропортами Парижа и др. Компании срочных пакетных перевозок DHL и UPS также планировали присоединиться к проекту.

Начало перевозок намечено на март 2012 г. в сообщениях, связывающих аэропорт Шарль-де-Голль с аэропортами Лилля, Льежа, Амстердама, Кёльна/Бонна и Лондона. Для их обслуживания на первом этапе предусмотрено заказать восемь сочлененных девятивагонных поездов, каждый из которых может перевезти около 100 т грузов в контейнерах, используемых на воздушном транспорте. На втором этапе (в пределах 5–7 лет) сеть этих сообщений будет распространена на аэропорты Бордо, Марсея, Страсбура и Франкфурта-на Майне. Для этого потребуется увеличить численность парка подвижного состава до 20 ед. В дальней перспективе

перечень обслуживаемых аэропортов могут пополнить Мадрид, Милан, Барселона и Берлин. Тогда общая протяженность сети сообщений приблизится к 10 тыс. км.

Стоимость первых восьми поездов оценивалась приблизительно в 625 млн. евро (эти расходы, как предполагается, возьмут на себя партнеры по проекту), строительные работы на терминалах обойдутся в 300 млн. евро (до половины этой составляющей планируется покрыть с привлечением источников государственного сектора). Эксплуатационные расходы могут достичь 60 млн. евро в год, из них 38 млн. придется на плату за доступ к инфраструктуре. Еще 40 млн. евро ежегодно потребуется для восполнения капитальных вложений.

Бизнес-план консорциума Eurocargex построен в расчете на 62%-ное использование перевозочных мощностей. На первом этапе планируется ежегодно перевозить по железной дороге около 270 тыс. отправок грузов на поддонах, используемых в перевозках самолетами; плата за перевозку одного поддона в одном направлении составит от 370 до 400 евро.

Суммируя спрос на перевозки в направлении аэропорта Шарль-де-Голль и из него, определен среднесуточный грузопоток, равный 889 отправкам категорий Express (посылки) и Cargo (грузы воздушного транспорта) в приведении к контейнеру размером 3200 × 2400 × 2400 мм (таблица).

Консорциум обратился к компании Alstom с просьбой разработать предложения по подвижному составу, проанализировав три разных варианта конструкции вагонов (рисунок). Предполагалось сохра-

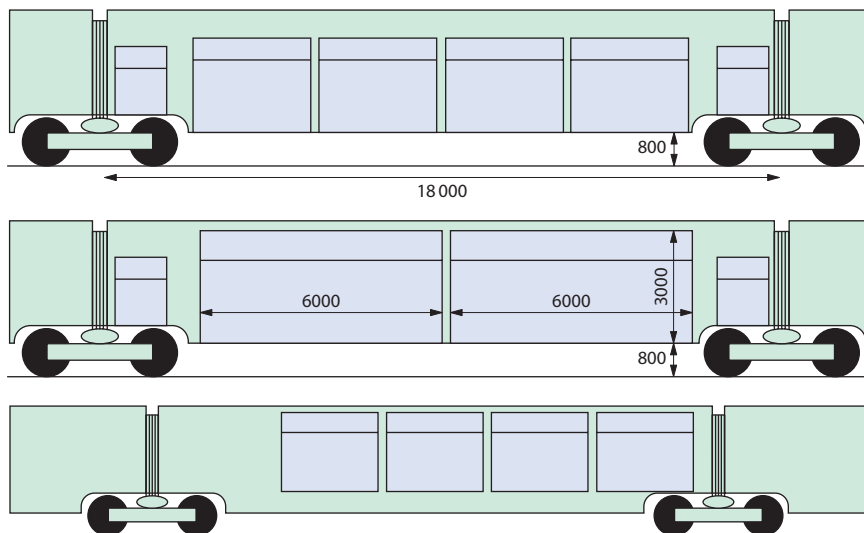
Прогнозируемые Eurocargex объемы перевозок

Пункт назначения	Время в пути от аэропорта CDG	Среднесуточное число отправок из аэропорта CDG	Среднесуточное число отправок в аэропорт CDG
Лион	2 ч 00 мин	83	102
Бордо	3 ч 00 мин	25	40
Страсбур	2 ч 20 мин	25	33
Франкфурт	3 ч 35 мин	24	77
Льеж/Кёльн	2 ч 15 мин	76	36
Амстердам	3 ч 00 мин	44	39
Лондон	2 ч 40 мин	74	75

нить концепцию сочленения вагонов, принятую в электропоездах семейства TGV. В первом варианте поезд должен состоять из вагонов со стальным кузовом и пониженной грузовой площадкой между тележками для перевозки четырех контейнеров типа AMJ высотой 2,5 м (или 3 м со скошенными верхними углами) и максимальной массой брутто 4 т каждый. Еще по одному контейнеру типа AKE или VRAC грузоподъемностью 1 т можно разместить над узлами сочленения.

В вагонах с уровнем грузовой площадки 800 мм над УГР предусматриваются двери шириной 3580 мм и высотой 2640 мм. Рассматривался также вариант двери высотой 3000 мм. Аналогичный вагон в усиленном исполнении и с дверьми шириной 6000 мм может перевозить два 6-метровых контейнера типа IATA высотой 2500 или 3000 мм.

Вагон альтернативной конструкции с высоким уровнем грузовой площадки вместит пять контейнеров типа AMJ, но высотой не более 2,5 м даже со скошенными верхними углами. Поэтому консорциум принял решение отказаться от продолжения работ по данной конструкции.



Три варианта конструкции вагона для перевозки контейнеров

Поезд длиной 212 м будет формироваться из девяти 18-метровых вагонов и пары трехсистемных моторных вагонов. Консорциум рассматривает возможность использования моторных вагонов двух типов. Модификация моторного вагона электропоезда типа TGV POS для сообщений с аэропортами Франкфурта, Страсбура, Бордо, Лиона и Марселя может быть доступна в ближайшее время из числа уже построенных, но модификация вагона электропоезда типа Thalys PVA для направлений

на Амстердам и Льеж будет готова к поставке не ранее чем через 3 года в зависимости от выполнения заказа для Национального общества железных дорог Франции. Консорциум еще не занимался подбором тягового подвижного состава для сообщений с Лондоном через тоннель под Ла-Маншем, поскольку планирует развивать это направление не ранее чем через 5 лет.

*Railway Gazette International*, 2008, № 9, p. 583.

### Редакция журнала

## «Железные дороги мира»

**приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языков, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.  
Обращаться по телефону (499) 317-55-65 или по электронной почте [zdm@css-rzd.ru](mailto:zdm@css-rzd.ru).**