

# В поисках путей оживления грузовых перевозок

Стоит ли создавать в Европе мощные транспортные коридоры, если железнодорожная отрасль проявляет неспособность самоорганизоваться таким образом, чтобы привлечь дополнительные грузопотоки? Этот вопрос естественно возникает, если проанализировать ситуацию с грузовыми перевозками на железных дорогах разных стран Европы.

Выполненный Ассоциацией эксплуатационных компаний-операторов (АТОС, Великобритания) сравнительный анализ результатов перевозочной деятельности железных дорог разных стран за прошедшие 10 лет (с 1996 по 2006 г.) выявил наличие резких контрастов, причем не только между странами, но и в пределах одной страны между пассажирскими и грузовыми перевозками.

Так, по темпам роста пассажирооборота (на 33,9%) железные дороги Франции находятся на 4-м месте среди рассматриваемых стран после Великобритании, Ирландии и Бельгии; при этом в трех странах зарегистрировано снижение данного показателя. Быстрое развитие высокоскоростных пассажирских сообщений — это свидетельство того, что в конкурентной борьбе с другими видами транспорта у Национального общества железных дорог Франции (SNCF) есть достаточно серьезные, реальные и далеко еще не до конца использованные козыри. Однако с грузовыми перевозками, если сравнивать Францию с другими странами, ситуация просто удручающая. SNCF (вернее, ее дочерняя компания грузовых перевозок SNCF Fret) занимает второе место (спад на 16,8%) в группе из пяти стран, на железных дорогах которых в указанный период име-

ло место падение грузооборота. В Италии (спад на 14,4%) положение несколько лучше, в Чехии, Польше и Ирландии — еще хуже (рис. 1).

## Вариант политического решения

Можно ли изменить к лучшему ситуацию, обусловленную глобальным кризисом SNCF Fret? Ранее выражалась надежда на то, что будут созданы отношения нового типа, при которых наиболее рентабельные перевозки отдельными вагонами не только не исчезнут, но зай-

мут некоторую нишу рынка; здесь речь идет о грузах, количество которых недостаточно для формирования маршрутных поездов. Пословица «малые ручьи образуют большие реки» совершенно справедлива применительно к железнодорожному транспорту, тем более с учетом того, что в экономике европейского континента «старые» отрасли тяжелой промышленности (добыча угля и руды, металлургия и т. п.), дающие основные потоки массовых, но недорогих грузов, потеснены «новыми» отраслями, выпускающими продукцию с высокой добавочной стоимостью, имеющую, как правило, относительно малую массу.

Два эксперта, уполномоченные министерством транспорта Франции отыскать пути взаимовыгодного объединения понятий «грузовые железнодорожные перевозки» и «региональное развитие», задалась в числе прочих вопросом о целесообразности больших затрат на инфраструктуру железных дорог в ситуации, когда железнодорожный транспорт в силу неудовлетворительной организации основной деятельности не способен преобразовать ее таким образом, чтобы привлечь грузопотоки сред-

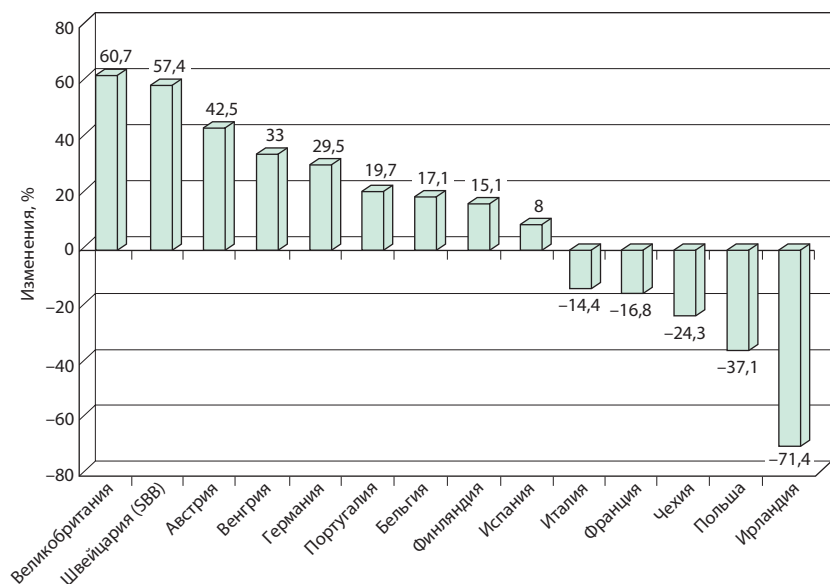


Рис. 1. Изменение грузооборота железных дорог некоторых стран Европы в 1996–2006 гг.

него и малого объема, которые в настоящее время наиболее характерны для промышленности и экономики страны в целом.

С появлением на железных дорогах новых компаний-операторов, осуществляющих перевозки на короткие расстояния (Opérateurs ferroviaires de proximité, OFP), возникло поистине действенное средство для приспособления железнодорожной отрасли к изменившемуся спросу на транспортные услуги со стороны регионов. Протоколом о сотрудничестве, подписанным 26 сентября 2007 г. в Орлеане, регион Центр обязался создать к 29 февраля 2008 г. подобную компанию ближних перевозок типа OFP, которой дано название Proxirail и для пользования услугами которой в качестве основных грузоотправителей должны были объединиться производители зерна, главным образом в департаментах Эр и Луар, Луарэ а также Луар и Шер, заинтересованные в возрождении к новой жизни изрядно деградировавшей сети местных линий общей длиной 775 км в надежде успеть подготовиться к следующему сезону сбора урожая осенью 2008 г. (впоследствии было принято решение о начале функционирования компании Proxirail в первой половине 2009 г.).

### Малые железные дороги как движитель развития регионов

Мелкие французские компании, не связанные по роду деятельности с крупными месторождениями полезных ископаемых, металлургии



Рис. 2. Одна из станций сети VFLI

ческими комбинатами и другими промышленными гигантами, в целях оживления проходящих в районах их местоположения транспортных артерий в свое время стали осуществлять по своеобразным линиям-капиллярам, аналогичным по функциям малым железным дорогам США, местные фидерные (подвозные) перевозки малого объема к этим артериям, обеспечивая, по возможности, их экономичность. Именно на сетях таких региональных линий под покровительством советов департаментов, принимающих участие в финансировании работ по приведению инфраструктуры в должное состояние, а также в организации перевозок, было достигнуто столь ценное партнерство железных дорог и регионов. Таким путем небольшим компаниям удалось встроиться в железнодорожную «вертикаль» и войти в число партнеров магистральных железных дорог, не неся чрезмерных расходов на оплату пользования инфраструктурой.

Уместно вспомнить историю одного из таких объединений, успешно функционирующего и в настоящее время. С 1889 по 1912 г. по обе стороны важной магистральной линии Бордо — Байонна, входившей тогда в частную железнодорожную компанию Compagnie des Chemins de fer du Midi (Midi), сформировались три небольшие сети капиллярных железных дорог местного значения (Chemins de fer des Landes, Born et Marensin и Soustons à Léon). Midi оказывала им шефскую помощь, совет департамента Ланды — поддержку. В 1916 г. они объединились и образовали Сообщество железных дорог департамента Ланды (Société des Voies Ferrées des Landes, VFL), ставшее филиалом Midi. Хотя в некоторых департаментах Франции исходя из соображений экономии инфраструктуру местных линий строили под узкую колею, в департаменте Ланды с самого начала узаконили строитель-

ство железных дорог нормальной колеи, что позволило практиковать единый подход к эксплуатации всей сети под контролем Midi. Midi продавала, а ее преемник SNCF Fret (в 1934 г. Midi объединилась с другой крупной железнодорожной компанией Paris-Orléans, создав новую PO-Midi, впоследствии вошедшую в состав SNCF) продолжает продавать VFL старогодные пассажирские и грузовые вагоны, которые могут обращаться на большой территории от лесных массивов в глубине Ланд до побережья Бискайского залива, а также выполняет их техническое обслуживание и ремонт в своих мастерских в Бордо. В целях рационализации перевозочной деятельности в 1998 г. во Франции было создано объединение местных и промышленных железных дорог (Voies Ferrées Locales et Industrielles, VFLI), в состав которого вошли как VFL, так и ему подобные железнодорожные предприятия других департаментов страны (рис. 2).

Один из наблюдателей так охарактеризовал в начале XX в. успешную и экономически выгодную деятельность малых железных дорог департамента Ланды: «От станции Ишу отходят две местные линии: одна следует в направлении Парантиса, главного города района Борн, другая идет по середине горного массива Ланды к Писсо. Эти линии являются составными частями сети второстепенных железных дорог департамента Ланды, по которой к основной магистрали компании Midi подвозят лес и продукцию деревообработки. Перевозки выполняются в пределах одного департамента без использования других линий, идущих по восточной части данного района, и без пересечения рек, текущих к океану в западной его части. Эксплуатация линий общей длиной 158 км осуществляется в строгом соответствии с действующими правилами. Здесь весьма велик, например, объем пе-

ревозки рудничных стоек: в 1896 г. он превысил 110 тыс. т, колеблясь в другие годы от 80 тыс. до 100 тыс. т. Благодаря большим запасам «зеленого золота» департамент Ланды, практически не имевший ранее современных транспортных путей, находится в настоящее время среди департаментов с наиболее развитой сетью железных дорог. Лесные массивы было бы трудно осваивать, если бы поезда не могли близко подъезжать к местам их разработки. Строительство лесовозных линий обходится сравнительно недорого. Искусственных сооружений здесь нет, местность в основном малопересеченная, материалом для шпал служит местная сосна, являющаяся прекрасным материалом для использования в этих целях. Компания Midi на линиях со средней интенсивностью движения также использует для изготовления шпал эту древесину, за исключением кривых, где укладывают дубовые шпалы».

В 1930-х годах также отмечали «ландское экономическое чудо», когда отсталые территории, удаленные от крупных центров, стали интенсивно развиваться вокруг построенных по упрощенным техническим условиям железнодорожных линий, которые повысили ценность этих территорий, обеспечив возникновение и развитие предприятий лесодобывающей и деревообрабатывающей промышленности на основе имеющейся в изобилии сосны, из которой изготавливается такая продукция, как рудничные стойки, железнодорожные шпалы, продукты перегонки смолы (терпентин, деготь, канифоль). Один из специалистов в области экономической географии писал в то время: «Железные дороги обеспечили экономическое развитие департамента. Благодаря им стали строиться во все большем числе лесопильные заводы, предприятия по изготовлению шпал, по производству терпентина, бумагоделательные фабрики

и т. п. Изменив характер землепользования, железные дороги привели к глубоким изменениям в жизни населения департамента Ланды. Они облегчили товарообмен, привели к созданию новых промышленных центров, дали работу многим жителям массива Ланды и оживили этот регион, ранее богатый лишь песком».

### Местные операторы как партнеры SNCF

Следует отметить, что после 1938 г. эксплуатация части сети железных дорог Франции была прекращена. По окончании Второй мировой войны ситуация несколько улучшилась, но в основном за счет роста объемов пассажирских, а не грузовых перевозок. Также можно констатировать, что сети местных железных дорог нормальной колеи функционировали дольше и несомненно лучше, чем ориентированные на использование линий узкой колеи. Под руководством SNCF функционировали многие объединения крупных компаний с местными железнодорожными сетями, доказавшие свою экономическую состоятельность. Кроме того, SNCF сохранило большое число местных железнодорожных сетей в качестве своих филиалов или партнеров.

После войны Сообщество железных дорог департамента Ланды вновь демонстрировало благоприятные производственные и экономические показатели. Уменьшение производства рудничных стоек компенсировалось увеличением выпуска писчебумажной продукции. Месторождение нефти, открытое через некоторое время вблизи Парантиса, стало питать одну из малых линий в этом департаменте.

Вместе с тем в этот послевоенный период, иногда называемый славным тридцатилетием для железных дорог, изыскивая пути поддержания на возможно более низком уровне себестоимости перевозок

на малых линиях, питающих основную сеть, SNCF обратило внимание на существование большого числа партнерств, априори заявлявших об успешности своей совместной деятельности, но в сущности представлявших собой слабые местные образования, состоящие из отдельных производственных и финансовых организаций и сформированные по какому-то конкретному поводу. Кроме сдачи в аренду некоторых проходящих в сельской местности линий таким, например, частным компаниям-операторам, как Société Générale de Chemin de Fer et de Transports Automobiles (CFTA), эти объединения обычно выполняли ограниченные функции по поручению властей департаментов (примером может служить эксплуатация линии Коломбье — Сен-Шиньян в департаменте Эро, от которой отказалась CFTA) или каких-либо ведомств (например, железнодорожного управления департамента Буш-дю-Рон) в ходе реализации отдельных строительных проектов (например, линии, соединяющей нефтеперерабатывающий завод в Ла-Мед с железнодорожной станцией SNCF в Мартиге). Очевидно, что такие образования могли существовать лишь постольку, поскольку сохранялась заинтересованность в этом их создателей-спонсоров. К тому же перевозки по капиллярным железнодорожным линиям таких массовых в местном масштабе грузов, как лес, вино, нефть, естественно, стали подвергаться все усиливающейся конкуренции со стороны других видов специализированного транспорта (например, трубопроводного для нефти или нефтепродуктов). Это, конечно, обуславливало уменьшение объемов перевозок.

### Оптимизация экономических и эксплуатационных аспектов

Для всех упомянутых выше образований решающим фактором является эффективность исполь-

зования технических средств. Это тот самый императив («снижение затрат на все, что поступает и распределяется»), который был отмечен экспертами по организации эксплуатационной деятельности, исследовавшими вопросы перевозок немассовых грузов, и которому должны следовать компании-операторы типа OFP. Такую компанию можно определить как юридическое лицо, которое должно обладать достаточными трудовыми и материальными ресурсами, чтобы обеспечить «эффективность, реактивность и инициативу». В этой связи правильное управление таким фактором, как трудовые ресурсы, путем урегулирования связанных с ним затрат и решения аспектов юридического и контрактного характера является решающим условием функционирования таких компаний. Эксперты наметили новые профессиональные требования, которым должен отвечать персонал компаний OFP: «Это должны быть мобильные квалифицированные работники, занимающие свои места и способные эффективно использовать имеющиеся технические средства применительно к условиям эксплуатации на конкретных линиях, по которым осуществляется поступление и распределение грузов. Технические и коммерческие функции на станциях могут выполняться персоналом по принципу совмещения профессий».

Здесь необходимо напомнить, что в соответствии с порядком,

установленным еще в 1924 г. (на практике его в настоящее время стараются обходить), рядовые железнодорожники, занятые в местных сетях масштаба департаментов, имели весьма ограниченные полномочия на выполнение работ, выходящих за пределы их непосредственных обязанностей, хотя нынешнее многообразие задач персонала, разъездного или работающего на одном месте, имело место и раньше. Условием успешного сотрудничества и оперативно-го решения возникающих проблем являются личные, а не анонимные отношения между перевозчиками и грузоотправителями. Однако до тех пор, пока SNCF не отыскало собственных путей оживления своих малодеятельных линий, замысел подключения персонала к выполнению различных функций реализован быть не может. Попытки осуществить концептуальный проект «Методы эксплуатации, соответствующие местным интересам» (EDIL) в течение 10 лет упираются в сопротивление профсоюзов. В целях преодоления их жесткой позиции SNCF привлекло свой фактический филиал VFLI к участию в новом проекте OFP. В горном массиве Морван, богатом лесом и месторождениями камня, несколько перевозчиков объединились в ассоциацию под названием Proffer Morvan, при этом линии и места погрузки обслуживаются компанией Fertis, специализированным филиалом VFLI.

В рамках плана оживления грузовых перевозок SNCF Fret недавно обратилась к своим подразделениям с призывом формировать так называемые бригады сервиса, состоящие из двух специалистов, и проявлять гибкость в установлении графика обслуживания клиентов, причем круг компетенции отдельных работников может быть расширен, так что, например, специалисту по маневровой работе могут быть поручены функции взаимодействия с грузоотправителями. Круглый стол, проведенный 8 января 2008 г. для обсуждения возможных социальных последствий намечаемых преобразований, был бойкотирован семью профсоюзами, по мнению которых эти реформы в будущем приведут к излишней раздробленности в сфере грузовых перевозок. Лишь профсоюз машинистов запросил дополнительные материалы для ознакомления с сутью вопроса.

Старые и новые компании — операторы грузовых перевозок на малые расстояния в настоящее время создают (и, по всей видимости, будут создавать в будущем) специфические формы деятельности, основанные на более высоком, чем в материнском SNCF, уровне мотивации и ответственности, но без отделения от SNCF и без нарушения социальных отношений, что так беспокоит профсоюзы и часть работников SNCF.

---

*G. Ribeill. Le Rail, 2008, № 143, p. 40–42.*