

Железнодорожный коридор для перевозок контейнеров в два яруса

В мае 2008 г. железнодорожная компания первого класса CSX Transportation (CSXT) обнародовала предложение о создании в США комплексного транспортного коридора National Gateway для перевозки контейнеров, погруженных на вагоны-платформы в два яруса. Линии этого коридора идут по территории штатов Мэриленд, Северная Каролина, Огайо, Пенсильвания, Виргиния, Западная Виргиния и федерального округа Колумбия и соединяют порты Атлантического побережья с рынками сбыта на Среднем Западе.

Создавать коридор National Gateway предложено по принципу партнерства государственно-го и частного секторов экономики (PPP). В течение 7 лет на действующих линиях, входящих в коридор, потребуется реконструировать путь, ряд мостов и тоннелей, а также расширить действующие станции или построить нескольких новых интермодальных терминалов. Стоимость всех перечисленных работ по программе National Gateway достигает 842 млн. дол. США, из которых примерно половину планирует инвестировать CSXT.

Несмотря на то что сортировочная станция Райс вблизи г. Уэйкросс (штат Джорджия) не входит в предложенный коридор, в рамках программы компания уже построила второй путь к станции и отказалась от использования участков, проходящих через центральные районы города. Развитие инфраструктуры позволило сократить продолжительность переработки вагонов на сортировочной станции. Отправляющиеся с нее поезда не должны более ожидать освобождения единственного пути прибывающих

ми поездами, а использование обхода центральных районов города включает необходимость снижения скорости движения из-за имевшихся там пересечений в одном уровне с автомобильными дорогами.

Эта станция, способная перерабатывать до 3000 вагонов в сутки, возьмет на себя существенную часть объема перевозок, если CSXT удастся привлечь необходимые частные инвестиции и получить поддержку со стороны федеральных властей для программы, реализуемой по принципу частно-государственного партнерства (PPP). С учетом числа сторон, вовлеченных в проект (администрации трех портов, власти шести штатов и федерального округа Колумбия), задача является весьма масштабной.

По мнению специалистов CSXT, сообщения с использованием коридора National Gateway будут обслуживать потребности в перевозке грузов, потребляемых значительной частью экономики и населения США, поскольку они включают в себя крупные контейнерные порты Балтимор (штат Мэриленд), Уилмингтон (штат Северная Каролина)

и Хэмптон-Роудз (штат Виргиния). Учитывая постоянно возрастающую перегрузку портов Западного побережья США, рост численности населения в регионах, являющихся важнейшими секторами потребительского рынка, и реконструкцию к 2015 г. Панамского канала, неизбежным представляется рост числа судов, прибывающих с грузами из Азии в глубоководные порты Восточного побережья США, которые уже сейчас готовятся к переработке значительно большего, чем в настоящее время, потока контейнеров.

Коридор National Gateway обеспечит доставку товаров из портов Восточного побережья в центральные районы США. В обратном направлении будут следовать потоки таких грузов, как зерно и промышленные товары, что обеспечит эффективный перевозочный процесс с полной загрузкой в обоих направлениях.

Подготовительные мероприятия

Основной задачей, которую необходимо решить для создания коридора National Gateway, CSXT считает обеспечение габарита приближения строений, необходимого для перевозки контейнеров в два яруса, на инфраструктуре (включая тоннели и мосты) всех без исключения линий. Особое внимание должно быть уделено трем действующим магистральным линиям: I-70/I-76 между федеральным округом Колумбия и северо-западом штата Огайо (через Питтсбург), I-95 между Северной Каролиной и Балтимором (через округ Колумбия) и так называемой северокаролинской магистрали между городами Уилмингтон и Шарлотт (рис. 1).

CSXT планирует к 2015 г. принять участие в реализации 61 проекта на территории пяти штатов и округа Колумбия.

В федеральном округе Колумбия намечено выполнить шесть проек-

тов общей стоимостью примерно 134 млн. дол., касающихся четырех участков пути, одного моста и одного тоннеля, в штате Мэриленд — девять проектов общей стоимостью 25 млн. дол., касающихся четырех мостов, трех тоннелей и двух участков, в штате Огайо — 18 проектов общей стоимостью около 60 млн. дол., касающихся 11 мостов и семи участков. В штате Пенсильвания требуют модернизации 17 объектов (семь мостов, семь тоннелей и три участка) общей стоимостью 69 млн. дол., в штате Виргиния реконструкции подлежат пять мостов (7 млн. дол.), в штате Западная Виргиния — четыре тоннеля, один мост и один участок пути (52 млн. дол.). В штате Северная Каролина необходимости в коренной реконструкции объектов инфраструктуры нет.

Из перечисленных объектов на входящих в коридор National Gateway линиях наиболее трудоемкой является реконструкция тоннеля Виргиния-Авеню длиной примерно 1,2 км в округе Колумбия. Здесь требуется увеличить габариты тоннеля по ширине (для прокладки второго пути) и высоте (с доведением ее до 6,4 м), на что согласно расчетам понадобится не менее 120 млн. дол. и согласие федеральных властей.

Планируемые работы по модернизации отдельных элементов коридора National Gateway позволят не только повысить эффективность перевозок контейнеров, но и улучшить условия пропуска по соответствующим линиям пассажирских поездов компании Amtrak, а также региональных администраций пригородных и местных сообществ штатов Мэриленд (MARC) и Виргиния (VRE).

Между тем CSXT уже длительное время выполняет перевозки контейнеров в два яруса на линиях, соединяющих среднеатлантические порты США с Новой Англией (штаты Мэн, Нью-Гэмпшир, Вермонт, Массачусетс, Род-Айленд и Коннекти-



Рис. 1. Схема линий коридора National Gateway

кут), однако в современных условиях необходимо создание условий для аналогичных перевозок в направлении Среднего Запада (рис. 2).

Конструктивный подход

В рамках программы National Gateway необходимо также строительство дополнительных терминалов для увеличения перерабатывающей и провозной способности железных дорог. CSXT уже открыла один такой терминал в Чамберсберге (штат Пенсильвания) в сентябре 2007 г., на ближайшее время запланировано также строительство еще трех терминалов: в Питтсбурге, Балтиморе и Колумбусе (штат Огайо). Эти четыре терминала в силу своего географического положения станут базовыми для коридора National Gateway.

Строительство терминала в Балтиморе уже начато, два других находятся на стадии проектирования.

Терминал в Колумбусе усилит позиции штата Огайо как логистического центра национального масштаба. Здесь планируется построить обслуживаемые железнодорожным транспортом крупные распределительные центры, чтобы эффективно использовать возможности ускоренных перевозок больших объемов грузов в контейнерах.

CSXT изучает также целесообразность строительства новых или реконструкции действующих терминалов на других маршрутах коридора. В частности, рассматривается необходимость строительства нового терминала для обслуживания порта Хэмптон-Роудз, расширения и модернизации терминала в Шарлотте. Эти проекты требу-



Рис. 2. Поезд железной дороги CSXT с двухъярусной погрузкой контейнеров

ют многочисленных согласований с различными муниципальными службами.

Безусловно, масштаб работ по подготовке коридора National Gateway к двухъярусным перевозкам контейнеров, включая решение проблем финансирования, усложняет задачи. Только стоимость работ по обеспечению требуемого габарита превышает 340 млн. дол.

Естественно, CSXT не в состоянии самостоятельно профинансировать и пролоббировать программу в полном объеме к 2015 г. Без использования принципа PPP создание коридора National Gateway теоретически возможно, но займет значительный промежуток времени.

Средства CSXT будут использованы в основном на строительство новых и модернизацию действующих терминалов. Федеральное правительство и штаты будут финансировать работы по увеличению габарита искусственных сооружений. Наиболее заметную поддержку проекту оказывает штат Пенсильвания, который начал финансирование раньше других. В декабре 2008 г. администрация штата под-

твердила целевое выделение суммы 35 млн. дол. на увеличение габарита тоннелей и усиление мостов в расчете на 3 года. Ранее штат уже выделил 48 млн. дол. на строительство терминала в Чамберсберге.

Весомую поддержку инициативе по созданию коридора National Gateway оказывают власти штата Огайо в расчете на то, что штат может стать одним из важных звеньев транспортной системы страны, а это сулит проживающему здесь населению определенные преимущества. Четкое выполнение штатом взятых на себя обязательств по реконструкции инфраструктуры соответствующей части коридора может стать примером для других штатов.

Транспортная администрация штата Виргиния включила работы по подготовке соответствующей части инфраструктуры коридора в долгосрочный план развития транспортной системы штата.

В то же время CSXT продолжает переговоры с администрациями штатов Мэриленд, Северная Каролина и Западная Виргиния по расширению их участия в реализации предложенного проекта.

Экономическая и экологическая эффективность коридора

В целях привлечения внимания населения к реализации программы National Gateway и создания соответствующего общественного мнения CSXT создала в 2008 г. специальный сайт программы (www.nationalgateway.org), на котором представляет детальную информацию по проектам, подлежащим выполнению в ходе создания коридора, и выгодам от их реализации. В том же году CSXT заказала корпорации Cambridge Systematics проведение исследований по определению экономической эффективности коридора в национальном масштабе. Именно эта корпорация в 2007 г. выполнила по поручению Ассоциации американских железных дорог (AAR) исследования, в результате которых было установлено, что грузовым железным дорогам США на ликвидацию ограничений провозной способности в ближайшие 30 лет потребуются инвестиции в сумме 135 млрд. дол.

Cambridge Systematics выявила, что в течение первых 10 лет эксплуатации коридора National Gateway в масштабах страны существенно сократятся расходы на текущее содержание автомобильных дорог, поскольку поток грузовых автомобилей уменьшится примерно на 2 млн. ед. в год. Выбросы углекислого газа снизятся более чем на 4 млн. т, расход дизельного топлива сократится примерно на 1,9 млрд. л, а общие затраты на перевозки грузов уменьшатся более чем на 2 млрд. дол. в год. Кроме того, установлено, что перераспределение грузов с автомобильных на железные дороги позволит государственному бюджету ежегодно экономить до 250 млн. дол. за счет сокращения расходов на обеспечение безопасности.

Реализация проекта потребует создания более 50 тыс. новых рабо-

чих мест, из них 10 тыс. на начальном этапе строительства. Более половины рабочих мест появится в 14 экономически депрессивных районах. Каждый вложенный доллар даст отдачу 22 дол. благодаря существенному повышению провозной способности в грузовых перевозках и сокращению на 24–48 ч времени транзита между портами и крупными центрами потребления. В целом National Gateway позволит сэкономить до 3,5 млрд. дол. логистических и транспортных затрат, усилить конкурентные позиции страны в глобальной экономике.

В то время как CSXT всемерно привлекает внимание к проекту National Gateway на федеральном и штатных уровнях, еще одна железнодорожная компания первого класса, Norfolk Southern, проводит примерно такую же работу, продвигая проект железнодорожно-

го коридора Crescent для его включения в систему мультимодальных грузовых перевозок между штатами Нью-Джерси и Луизиана. Однако два проекта по созданию транспортных коридоров по принципу частно-государственного партнерства имеют существенные различия, главное из которых заключается в том, что National Gateway не включает линии с массовыми перевозками угля.

CSXT приводит веские аргументы в пользу National Gateway, обосновывая их системными преимуществами рельсового транспорта, в том числе высокой топливной эффективностью — сжигая 1 галлон (3,78 л) дизельного топлива, каждый поезд выполняет грузооборот 677 ткм и заменяет 280 грузовых автомобилей. Если эти преимущества будут оценены на федеральном и региональных уровнях, CSXT смо-

жет выполнить намеченное и завершить работы по созданию коридора к 2015 г. — сроку планируемого завершения реконструкции Панамского канала и, соответственно, значительного увеличения числа контейнеров, прибывающих в порты Восточного побережья США.

Общественное мнение в США (есть также определенные подвижки в администрации) приближается к пониманию и признанию существенных преимуществ железнодорожного транспорта в отношении безопасности, экономичности и экологичности, а замысел создания коридора CSXT предлагает их реальное использование.

Stagl J. Progressive Railroading, 2009, № 1, p. 16–18, 20, 22–25; материалы компании CSXT (www.CSXT.com) и программы National Gateway (www.nationalgateway.org).



**Журнал «Железные дороги мира»
и издательство «Интекст»**



ПОИСК И ОБОБЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

**о зарубежных рынках и инновациях
в области магистрального и промышленного
железнодорожного, а также городского рельсового транспорта**

**для компаний,
выходящих на внешний рынок,
заинтересованных в инновационных решениях,
ищущих поставщиков комплектующих.**

**Обзоры техники для железнодорожного
и городского рельсового транспорта**

Статистическая информация

**Подборки статей и других материалов
по железнодорожной тематике**

**Заинтересованные организации просим обращаться в редакцию журнала «Железные дороги мира»
по телефону (499) 317-55-65 и электронной почте zdm@css-rzd.ru**