

Norfolk Southern: ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ

Завершив в середине 2010 г. работы по реконструкции коридора Heartland, соединяющего крупный порт Норфолк (США, штат Виргиния) с важными промышленными и транспортными узлами Среднего Запада — Чикаго (штат Иллинойс) и Колумбус (штат Огайо), в целях организации перевозки контейнеров в два яруса и существенного увеличения провозной способности данного направления, железная дорога Norfolk Southern (NS) готова приступить к реализации другого масштабного проекта — коридора Crescent, соединяющего штаты Луизиана и Нью-Джерси.

Североамериканские железные дороги первого класса даже в условиях снижения доходов не собираются сокращать инвестиционные программы, направленные на развитие инфраструктуры. Это справедливо и для железной дороги Norfolk Southern: стоимость инвестиционной программы компании в 2010 г. была примерно такой же, как и в 2009 г., и составила 1,4 млрд дол. США.

Финансировать проект коридора Crescent (рис. 1) стоимостью около 2,5 млрд дол. предполагается в форме государственно-частного партнерства — со стороны государства будут привлечены источники федерального и регионального уровня. Практически от всех служб NS потребуется большой объем работ по планированию и координации, так как проект коридора Crescent является крупнейшим после покупки

бывшей государственной железнодорожной корпорации Conrail.

Успех проекта зависит от всех его участников. Экономическая целесообразность развития направления для интермодальных перевозок определяется переносом значительного объема грузовых отправок с перегруженной автомобильной магистрали I-81 на железную дорогу. Этот коридор станет осью важнейшего грузового сообщения между северо-западом и юго-востоком США. Он проходит по территории 13 штатов, и в зоне его тяготения проживает 26% населения и выпускается до 30% национального продукта страны.

В коридоре длиной 2300 км NS планирует развивать и реконструировать действующие линии для движения ускоренных грузовых поездов, приобрести новые вагоны и локомотивы, а также построить новые терминалы в Мемфисе (штат Теннесси), Бирмингеме (Алабама), Франклинне (Пенсильвания), реконструировать терминалы в Гаррисберге и Филадельфии (Пенсильвания) и увеличить провозную способность сети за счет укладки дополнительных обгонных путей на отдельных пунктах и вторых путей на перегонах, развития систем сигнализации и др. в штатах Виргиния и Миссисипи.

В 2010 г. объем перевозок NS по сравнению с предшествующим годом несколько увеличился, хотя темп роста был невысоким. Некоторые сегменты экономики демонстрировали устойчивую тенденцию оживления, что отразилось на работе железной дороги. Это касается, в частности, перевозок сельскохозяйственной продукции, автомобилей и коксующегося угля на экспорт. Холодная зима 2009/2010 г. должна была вызвать рост спроса на поставки угля для внутреннего потребления, однако складские запасы пользователей не уменьшились, а фактором, оказавшим определяющее влияние на эти перевоз-



Рис. 1. Схема железнодорожного коридора Crescent (источник: NS)

ки, стало потребление природного газа. Продолжался рост объемов перевозок контейнеризованных грузов во внутренних сообщениях (рис. 2), чему в значительной степени способствовало достигнутое в начале 2010 г. соглашение о долгосрочном сотрудничестве с крупной автотранспортной компанией J. В. Hunt и сложившиеся партнерские отношения с рядом других транспортно-логистических компаний, прежде всего Hub Group.

Специалисты NS прогнозируют в долгосрочной перспективе дальнейшее развитие интермодальных перевозок грузов для внутреннего потребления, в том числе в зоне обслуживания железной дороги, что также должно стимулировать рост ее экономических показателей. Именно на это рассчитан прежде всего проект коридора Crescent. В то же время перспективы международных интермодальных перевозок пока остаются неопределенными.

Инвестиционная программа на 2010 г. планировалась исходя из уверенности NS в стабильности доходов и развитии имеющегося потенциала. Несмотря на заметное снижение доходов в 2009 г. и неопределенность экономической ситуации, железная дорога, как и отрасль в целом, оптимистично оценивает перспективы, что оправдывает планируемые инвестиции.

Текущая инвестиционная программа NS ориентирована прежде всего на поддержание основных фондов в работоспособном состоянии. Примерно 75% инвестиций направлены на ремонт и модернизацию различного оборудования, а оставшаяся часть — на увеличение провозной способности. В частности, в 2010 г. появились два новых приоритета: расширение применения системы управления движением поездов РТС (Positive Train Control) и существенное усовершенствование программного обеспечения систем управления дея-



Рис. 2. Грузовой поезд железной дороги Norfolk Southern с контейнерами в два яруса (фото: NS)

тельностью железной дороги. Текущие инвестиции в локомотивный и вагонный парки не предусмотрены, хотя у NS имеются долгосрочные планы обновления подвижного состава.

Замена устаревших вагонов на новые является одной из проблем, требующих капиталовложений. Срок службы значительной части парка вагонов для перевозки угля приближается к концу. Поэтому NS планирует в ближайшие 2–3 года выделить средства на закупку новых вагонов данного назначения. Частично потребность в перевозке этого вида грузов будет удовлетворена за счет использования более вместительных новых вагонов с кузовами из алюминиевых сплавов и нержавеющей стали. Некоторое число таких вагонов уже было закуплено, и пополнение их парка продолжится. Также актуален вопрос об обновлении парка локомотивов.

В ближайшие 10 лет NS потребуются заменить около 33 тыс. вагонов из примерно 102 тыс. ед. имеющихся. С учетом повышения вместимости и производительности новых вагонов фактически потребуется приобрести примерно 25 тыс. ед.

Что касается парка локомотивов, то компания продолжает эксплуатировать довольно старые тепловозы серий Dash 8, Dash 9 постройки компании General Electric, SD40-2 и SD70 постройки General Motors, постепенно выполняя их капитальный ремонт и модернизацию с оснащением оборудованием, снижающим эмиссию выхлопных газов (на 165 тепловозах), а также замену дизель-генераторных установок в рамках программ повышения надежности.

Крупных капиталовложений требует и расширение использования системы РТС, но, поскольку на ее внедрении настаивают федеральные власти, NS, как и другие железные дороги США, рассчитывает на участие федерального бюджета в финансировании соответствующей программы. В случае расходования на эти цели только собственных средств железной дороги другие важные для обеспечения безопасности перевозок направления могут остаться без финансирования. Признавая эффективность массового перехода на систему РТС, компания находит неоправданно тяжелым бременем ее внедрение без участия федеральных органов.

Сомнения вызывает, например, требование Федеральной железнодорожной администрации (FRA) об обязательной установке в кабине управления двух дисплеев системы РТС, поскольку его выполнение требует дополнительных расходов, но не гарантирует адекватного повышения уровня безопасности. По мнению специалистов компании, установка двух дисплеев требует существенного изменения компоновки оборудования в кабине. К тому же принятая на NS система управления движением поездов ОТС (Optimized Train Control) относится к критически важным для безопасности технологиям, и ее эффективное функционирование зависит от соответствующего программного обеспечения. Внесение каких-либо конструктивных изменений обязательно потребует повторной сертификации.

Стоимость полного оснащения сети линий NS системой РТС, включая решение всего комплекса сопутствующих задач, связанных с изменениями в системе сигнализации, составляет примерно 1,1 млрд дол. США, т. е. близка к годовому инвестиционному бюджету. Столь масштабные разовые затраты невозможны при существующей насущной потребности в текущем содержании инфраструктуры, необходимости обновления парка подвижного состава путем замены старых единиц новыми современными, а также реализации проектов повышения провозной способности. В связи с этим для внедрения системы РТС железным дорогам необходима финансовая поддержка в любой форме: в виде налоговых льгот, грантов или других финансовых инструментов; целесообразно, в частности, отнесение части этих расходов на операторов пассажирских

перевозок, пользующихся инфраструктурой NS.

Соотношение затрат и прибыли при внедрении системы РТС составляет 15:1, что принципиально отличается от ожидаемого значения этого показателя для планируемого этого коридора Crescent, предположительно составляющего 1:25. Проект коридора Crescent пользуется значительной поддержкой. В сентябре 2009 г. штаты Пенсильвания, Алабама, Виргиния, Миссисипи и Теннесси обратились в министерство транспорта за выделением федерального гранта в размере 300 млн дол. по программе Transportation Investment Generating Economic Recovery, TIGER («Инвестиции в развитие транспорта для оздоровления экономики»). В начале 2010 г. грант был предоставлен в размере 105 млн дол., что позволяет NS и ее партнерам начать работы по нескольким из заявленных проектов, оставив остальные для реализации в рамках будущих государственно-частных партнерств.

В отношении текущего содержания инфраструктуры следует отметить, что в связи с некоторым снижением объема перевозок грузов появились более благоприятные условия для проведения путевых работ, поскольку упростилось предоставление технологических окон. Так, в 2009 г. был выполнен примерно двухмесячный объем работ по обновлению верхнего строения пути, первоначально запланированных на 2010 г. Дополнительно уложено 160 тыс. шпал, 93 км новых путей. Программу ремонта пути 2009 г. удалось завершить в середине октября, а не в конце ноября, как было предварительно намечено. Однако работы были продолжены с целью выполнения сверхплановых объемов и создания определенно-

го задела. Таким образом, возможность организации дополнительных окон позволила привести путевое хозяйство в удовлетворительное состояние и подготовиться к предполагаемому возвращению размеров движения к докризисному уровню.

Программа работ на 2010 г. предусматривала замену 2,6 млн шпал, обновление 432 км пути, балластировочные работы с выправкой пути в плане и профиле на протяжении 4000 км.

В последние 2 года железнодорожный транспорт Северной Америки в целом продемонстрировал способность к быстрому восстановлению даже в достаточно сложных экономических условиях, которые оказались хуже прогнозируемых. Это стало подтверждением способности железных дорог эффективно реагировать на изменение потребностей в перевозках путем приведения своих ресурсов в соответствие с объемами работы. Администрации дорог были вынуждены применять и непопулярные меры, самыми жесткими из которых были неоплачиваемые отпуска. Однако в целом отрасль отреагировала адекватно, что свидетельствует о ее более высокой жизнеспособности, чем в прошлом. При этом инвестиции в новые объекты несколько сократились, но финансирование работ по повышению провозной способности и текущему содержанию инфраструктуры и подвижного состава было продолжено, что подтверждает уверенность железных дорог в перспективах дальнейшего развития отрасли.

W. C. Vantuono. *Railway Age*, 2010, № 2, p. 12–14, 16, 18–19; материалы железной дороги Norfolk Southern (www.nscorp.com).