

Формирование общеевропейской грузовой сети

Процесс европейской унификации невозможен без ликвидации барьеров для беспрепятственного перемещения людей, грузов, технологий и капитала. Поэтому ключевым элементом политики общего рынка является концепция транспортных коридоров, причем не только железнодорожных, но и с участием всех других видов транспорта: автомобильного, водного и трубопроводного. Особое внимание уделяется железнодорожным коридорам. Европейская комиссия ставит целью выполнять к 2050 г. большую часть грузовых перевозок на расстояние более 300 км железнодорожным транспортом.

Трансьевропейские коридоры

Европейская комиссия развивает концепцию трансьевропейской транспортной сети (TEN-T) со времени создания основ единого рынка (1985–1991 гг.), и формально она закреплена Маастрихтским договором. Поскольку существовало мнение, что общий рынок может укреплять сильные страны в ущерб слабым, с целью выравнивания уровней экономического развития стран — членов ЕС были созданы когезионные фонды — региональные, социальные и сельскохозяйственные, а позднее и аналогичный фонд для транспортных и экологических инвестиций в дополнение к фондам поддержки проектов TEN-T.

Программа TEN-T была первым опытом построения системы коридоров, охватывающих все виды транспорта. К железным дорогам относились более 20 проектов. За прошедшие 25 лет в экономике произошли крупные изменения, процессы глобализации изменили приоритеты. Крупные производственные базы переместились в Азию, в частности в Китай, в результате чего наблюдается

постоянный рост объемов импорта. Усилилась необходимость в максимально быстром вывозе грузов из морских портов, что требует от наземного транспорта более высокой эффективности.

Становилась очевидной необходимость фокусировать политику на более конкретных задачах. Это привело к ревизии приоритетов TEN-T и концентрации усилий на проектах, более соответствующих современным задачам европейской экономики. Таким образом появилась концепция Core Network.

ETCS

Движущей силой программы TEN-T было положение о том, что общий рынок должен обслуживаться единой европейской железнодорожной сетью, на которой отсутствуют технические, эксплуатационные и коммерческие границы и созданы условия для того, чтобы независимые операторы предлагали клиентуре конкурентоспособные услуги.

Стремление к технической гармонизации привело к идее европейской системы управления движением (ETCS), которая, опять же, идет в

общем русле с идеей коридоров. Базовая концепция состоит в реализации ETCS на направлениях, стратегически важных для поддержания грузовых сообщений, особенно международных. Для поддержания жизнеспособности эта система должна быть рентабельной, чтобы расходы на дополнительное оборудование компенсировались выгодами от перевозок увеличенной дальности (до 2000 км).

Маркетинговый анализ позволил выбрать для первоочередного внедрения ETCS шесть коридоров, которые, к удивлению многих, не совпали с приоритетными в программе TEN-T. В соответствии с принятым в 2009 г. решением Европейской комиссии ETCS в этих коридорах начнет работать в 2015–2020 гг. Собственно, система как таковая не решает всех проблем, остаются вопросы, связанные с распределением провозной способности, техническими параметрами, разной длиной поездов и т. д. Их могут решить компании инфраструктуры, которые в ряде случаев уже создали так называемые European Economic Interest Groups (EEIG — европейские группы экономических интересов) для координации планов развития отдельных коридоров.

Грузовые коридоры

Европейская комиссия берет на себя инициативы по регулированию деятельности грузовых железнодорожных коридоров, руководствуясь тем, что железные дороги представляют собой вид транспорта, самым явным образом отражающий национальные и ведомственные аспекты. Такая ситуация сложилась по разным историческим и техническим причинам. Первоначально комиссия не предполагала выделение конкретных коридоров, чтобы предлагать их для развития операторам и компаниям инфраструктуры при участии бизнес-кругов

Железнодорожные грузовые коридоры

Коридор ¹	Страны-участницы	Основное направление ²	Год реализации
1. Rhine	Нидерланды, Бельгия, Германия, Италия	Зебрюгге – Антверпен/Роттердам – Дуйсбург – (Базель) – Милан – Генуя (коридор ETCS A)	2013
2. Benelux – France	Нидерланды, Бельгия, Франция, Люксембург	Роттердам – Антверпен – Люксембург – Мец – Дижон – Лион/ (Базель) (коридор ETCS C)	2013
3. Central North-South	Швеция, Дания, Германия, Австрия, Италия	Стокгольм – Мальмё – Копенгаген – Гамбург – Инсбрук – Верона – Палермо (коридор ETCS B)	2015
4. Atlantic ³	Португалия, Испания, Франция	Синиш – Лиссабон/Порту – Мадрид – Медина-дель-Кампо/Бильбао/Сан-Себастьян – Ирун – Бордо – Париж/Гавр/Мец	2013
5. Balt-Med	Польша, Чехия, Словакия, Австрия, Италия, Югославия	Гдыня – Катовице – Острава/Жилин – Братислава/Вена – Клагенфурт – Удине – Венеция/Триест – Болонья/Равенна/Грац – Марибор – Любляна – Копер/Триест	2015
6. Mediterranean ³	Испания, Франция, Италия, Словения, Венгрия	Альмерия – Валенсия/Мадрид – Сарагоса/Барселона – Марсель – Лион – Турин – Милан – Верона – Падуа/Венеция – Триест/Копер – Любляна – Будапешт – Захонь (коридор ETCS D)	2013
7. Orient	Чехия, Австрия, Словакия, Венгрия, Румыния, Болгария, Греция	Прага – Вена/Братислава – Будапешт – Бухарест – Констанца/Видин – София – Салоники – Афины (коридор ETCS E)	2013
8. Central East-West	Германия, Нидерланды, Бельгия, Польша, Литва	Бремерхафен/Роттердам/Антверпен – Ахен/Берлин – Варшава – Тересполь/Каунас (коридор ETCS F)	2015
9. Eastern	Чехия, Словакия	Прага – Горни-Лидеч – Жилина – Кошице – Черна-над-Тисой	2013

¹Названия условные.

²Маршруты будут уточняться, через «/» показаны альтернативные варианты.

³Приоритеты TEN-T предусматривают, что в будущем коридоры 4 и 6 будут дополнены коридором Синиш/Альхесирас – Мадрид – Париж через тоннель под Пиренеями.

и клиентов, как имеющих, так и потенциальных. В намерения комиссии входило сформулировать базовые правила по координации инфраструктурных и технических параметров, предоставлению пропускной способности, в то время как владельцы и провайдеры инфраструктуры уже должны решать, где их применять в зависимости от рыночных требований.

Однако при обсуждении предложения в Европейском парламенте представители стран-участниц предпочли все же указать в базовом законодательстве определенные коридоры. Девять коридоров включают упомянутые шесть коридоров ETCS и еще три новых (таблица).

Таким образом, в Европе политика коридоров охватывает три слоя: коридоры TEN-T предполагают строительство или реконструкцию инфраструктуры и потому захватывают дальнюю перспективу, коридоры ETCS касаются

среднесрочных инвестиций, тогда как решения по остальным, обычным коридорам относятся к управлению провозной способностью в краткосрочной перспективе.

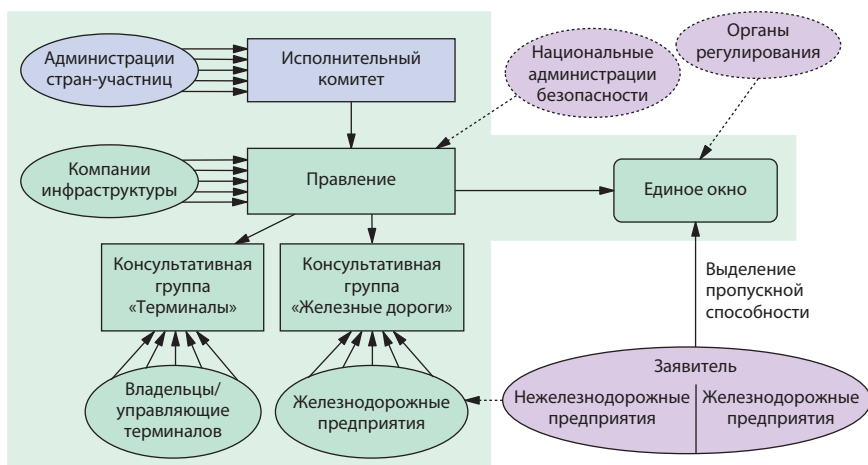
Реализация решений

Планы по девяти грузовым коридорам должны быть выполнены в течение 5 лет после вступления в силу регулирующих документов ЕС (по первым из них – через 3 года). Это требует от стран-участниц и компаний инфраструктуры, имеющих отношение к конкретным коридорам, учреждения управляющего и исполнительного органов, а также консультативных групп для взаимодействия с операторами и пользователями терминалов (рисунк). Правление должно также создать или назначить по каждому коридору орган в виде «единого окна» с функциями информационного обеспечения и обработки запросов

пользователей на пропускную способность, а также координации деятельности компаний инфраструктуры в каждом коридоре.

Там, где коридоры ETCS способствуют созданию обычных, можно не создавать новые органы, а использовать существующие структуры, чтобы избежать дублирования. EEIG уже действуют на нескольких направлениях, в трех коридорах их еще предстоит создать с нуля.

Решения по отдельным коридорам рассматриваются не изолированно друг от друга; напротив, ожидается определенная степень кооперации между EEIG. Некоторые компании – владельцы инфраструктуры будут вовлечены в несколько проектов, обычно в два или три, что даст возможность для обмена опытом. Следующим шагом для органов управления коридорами должна стать подготовка плана реализации концепции каждого коридора, включая маркетинговые



Структура управления грузовыми коридорами

исследования, что позволит выявить предпочтительные для развития маршруты и терминалы, а также определить долю пропускной способности, которую необходимо выделить для грузовых перевозок (при смешанном движении).

Регулирующие документы ЕС обязывают также готовить ежегодные отчеты и проводить регулярные опросы потребителей, результаты которых станут свидетельством того, в какой степени коридоры служат интересам конечных пользователей (не компаний-операторов, а именно их клиентов).

При этом не следует рассматривать данную работу как дополнительные бюрократические обязанности, спущенные сверху. Европейская комиссия устанавливает правила, отрасли надлежит их выполнять. Компании инфраструктуры должны контактировать с пользователями и соответствовать уровню их требований. Необходимость демонстрации высококачественных характеристик обслуживания клиентуры весьма важна в конкуренции, особенно с автомобильным транспортом, так что система управления коридорами обязана показывать свои достоинства.

В перспективе намечается дальнейшее развитие концепции коридоров, в частности, за счет усиления инфраструктуры и гармонизации

нормативов. Но для начала идею нужно довести до уровня работоспособности. Управляющему органу по конкретному коридору надлежит установить правила эксплуатации и выделить терминалы, желательно с необходимыми качественными и количественными характеристиками.

Одним из препятствий широкому распространению ETCS были различия в действующих в странах — членах ЕС правилах эксплуатации, зачастую базирующихся на унаследованных технологиях. Это еще раз подчеркивает, что гармонизация норм эксплуатации является ключевым фактором беспрепятственных перевозок. Вместе с тем Европейская комиссия не считает решение данной проблемы своей прерогативой; этим должны заниматься специалисты железных дорог.

Конфликты интересов

Широкими кругами активно обсуждается вопрос о влиянии работы международных грузовых коридоров на внутренние сообщения, особенно вокруг крупных железнодорожных узлов. Этот вопрос с точки зрения Европейской комиссии нельзя отнести к решаемым политическими мерами. Высказывались опасения по поводу того, что

Европа диктует приоритеты, отдавая, в частности, более высокий грузовой перевозкам в ущерб региональным пассажирским. На самом же деле речь идет о том, чтобы грузовые перевозки не подвергались дискриминации (достаточно распространенное явление в настоящее время, особенно в случае сбоев в движении). Решать вопросы приоритетов в каждом коридоре — дело компаний инфраструктуры.

Учитывая то, что положение в критических железнодорожных узлах в большой степени зависит от уровня и разнообразия проявлений урбанизации, Европейская комиссия создает экспертную группу, в рамках которой все заинтересованные стороны могут изучить возможные решения. В частности, имеется опыт ограничения движения грузовых поездов в часы пик (например, в Нидерландах и Великобритании). В отдельных случаях решением могут стать инфраструктурные работы по развитию пропускной и провозной способности, строительство обходных маршрутов, модернизация систем сигнализации и т. д.

Конфликт между грузовыми и пассажирскими перевозками во многом надуман. Поэтому важно пересмотреть нынешнюю практику определения приоритетов, в которой, как правило, недооценивается потенциал грузовых перевозок. Функция ЕС — гарантировать предложение пропускной способности в размерах, соответствующих рыночному спросу, функция органов управления коридорами — определить, как решить эту задачу.

Инвестиции в инфраструктурные работы могут войти в планы реализации коридоров. Это сделает доступным финансирование соответствующих проектов из фондов TEN-T в дополнение к собственным источникам партнеров по реализации проектов. В ряде стран ЕС уже выполняются подобные проекты: строятся грузовые обходы вокруг

Милана и Лиона, в Германии планируется реконструкция участков, по которым проходят альтернативные маршруты пропуска грузовых поездов, с увеличением их пропускной способности.

Полезность такой практики в коридорах ETCS можно продемонстрировать на примере Новары (Северная Италия). Этот крупный узел находится на пересечении коридоров А и D, и администрация инфраструктуры железных дорог Италии (RFI) в целях совершенствования организации перевозок в этих коридорах обустривает здесь северный обходной путь из Новары к восточным пригородам Милана.

Интеграция и эволюция

Вопрос о создании института управляющих коридорами как предвестника появления трансевропейских органов управления инфраструктурой, что отражает тенденцию к консолидации операторов эксплуатационной деятельности, должен обсуждаться в контексте

европейской интеграции, которая признает значимую роль регионов. Например, в Германии власти земель несут ответственность за перевозки на региональном уровне, но многие вопросы решаются на федеральном. Показательна модель железных дорог США, где четыре доминирующие компании работают на территории 48 штатов страны с выходом в Канаду и Мексику и демонстрируют, что границы не препятствуют естественному процессу развития. В Европе появление международных железнодорожных предприятий является реакцией на требования рынка: с ростом объемов перевозок спрос на логистические услуги приобретает международный характер.

Задача реформы института управляющих инфраструктурой на европейском уровне не стоит; в вопросах финансирования большинство национальных администраций по-прежнему зависит от государства. Естественным представляется усиление координации деятельности национальных менеджеров

инфраструктуры и, возможно, появление европейского агентства с правом принятия решений. Такой подход обеспечит координацию по направлениям (коридорам), и не исключено, что при этом будет полезен опыт, приобретенный ассоциацией RailNetEurope в части повышения уровня эффективности перевозок в международных сообщениях.

Усиление общеевропейского акцента в деятельности управляющих инфраструктурой потребует более тесной координации национальных структур, выполняющих данные функции. Вместе с тем в ближайшие годы вряд ли понадобится единый европейский регулятор. В Европейской комиссии обсуждается идея агентства для координации деятельности национальных регуляторов подобно действующему в нефтегазовом секторе.

C. Jackson. Railway Gazette International, 2011, № 3, p. 48–52; материалы Международного союза операторов интермодальных перевозок (www.uirr.com).

НОВОСТИ

DB Schenker Rail направляется в Балтию

Руководители польского филиала компании-оператора грузовых перевозок железных дорог Германии DB Schenker Rail Polska и железных дорог Литвы Lietuvos Geležinkeliai 10 мая 2011 г. подписали соглашение о сотрудничестве, в соответствии с которым предусмотрено увеличение объемов перевозок между странами Центральной Европы и Балтии.

На первом этапе DB Schenker Rail получит возможность пропускать свои поезда на территорию Литвы до

станции Шяштокай (в 10 км от польско-литовской границы). Компания планирует использовать здесь тепловозы серии 232, уже получившие разрешение на обращение по железным дорогам Литвы. На станции Шяштокай, в пункте перелома колеи 1435/1520 мм, предусмотрено обустроить новый перегрузочно-складской терминал. Сначала основным грузом будет лес, но впоследствии ожидается существенный рост контейнерных перевозок.

Две стороны видят благоприятные перспективы развития грузового коридора в направлении юг — север

из Польши в Латвию (до Риги) как по действующей линии через Тракишки, Шяштокай, Мариямполье, Каунас и Шяуляй, так и по предложенной будущей линии нормальной колеи (1435 мм), строительство которой предусмотрено продвигаемым Европейским союзом проектом Rail Baltica. Организация движения пассажирских поездов через единственный имеющийся в настоящее время железнодорожный пограничный переход между Польшей и Литвой с использованием подвижного состава изменяемой колеи пока в повестку дня не входит.