

Проект EuroCarex

В настоящее время перевозки особо ценных (с большой добавленной стоимостью) и срочных грузов осуществляются в основном воздушным и автомобильным транспортом. Сильное насыщение воздушного пространства и перегрузка автомобильных дорог Европы, большой расход энергии и разного рода ограничения, обусловленные постоянным ужесточением законодательства в области охраны окружающей среды (относительно уровней шума, загрязнения атмосферы и т. п.), — все это повышает интерес к использованию очевидных преимуществ железнодорожных высокоскоростных линий.

Именно эти цели преследует проект EuroCarex (рис. 1).

В последние годы наблюдался быстрый рост международных авиационных грузовых перевозок, свидетельством чего является, в частности, активизация деятельности компании Fret Express et Cargo в одном из крупнейших аэропортов Европы Руасси — Шарль-де-Голль в Париже (+ 8,4% в 2005 г., + 6,6% в 2006 г., + 7,8% в 2007 г.; в 2009 г. аэропорт обработал 2,16 млн т грузов и вышел по этому показателю на первое место в Европе и на пятое в мире). Столь же существенное увеличение объема перевозок было также зарегистрировано и в других важнейших аэропортах. Заметное снижение этого показателя, имевшее место вследствие замедления темпов развития мировой экономики из-за рецессии, является, как полагают, временным явлением.

Кроме того, нехватка в Европе пропускной способности воздушных трасс и аэропортов в ночное время (когда в основном выполняются работы с грузами), колебания стоимости энергоносителей, введение налога на многоосные большегрузные автопоезда и ограничение скорости их движения с 1 января 2007 г. ставят перед операторами воздушного и автомобильного транспорта все больше и больше проблем.

Развитие сети высокоскоростных железнодорожных линий предоставило возможность создать в

логистической цепочке, образуемой воздушным и наземным транспортом, промежуточное звено, которое к тому же обладает неоспоримыми достоинствами, позволяя уменьшить размеры грузового движения на автомобильных дорогах, снизить загрязнение окружающей среды вредными выхлопами, шумом и т. п.

Открытие рынка грузовых перевозок на железных дорогах Европы с 1 апреля 2006 г. стало еще одним «козырем» для этого вида транспорта.

Заинтересованные общественно-политические круги и операторы воздушных грузовых перевозок

признают использование высокоскоростных железнодорожных линий как важный фактор долгосрочного и устойчивого развития.

Еще больший интерес к железным дорогам объясняется нестабильностью цен на нефть (75 дол. США/баррель в апреле 2006 г., 150 дол. в августе 2008 г., 50 дол. в январе 2009 г., более 80 дол. в марте 2010 г. и более 100 дол./баррель в марте 2011 г.) и тем, что железнодорожные сообщения характеризуются относительно небольшим потреблением энергии на единицу грузооборота.

Проект EuroCarex

Начало реализации проекта EuroCarex было положено во Франции в 2006 г. по инициативе частных и государственных органов с целью организации высокоскоростных грузовых перевозок по железным дорогам. Проект предусматривает модальный перевод грузов с автомобилей и самолетов на высокоскоростные поезда, когда это целесообразно (в основном при перевозках на расстояние 300–800 км).

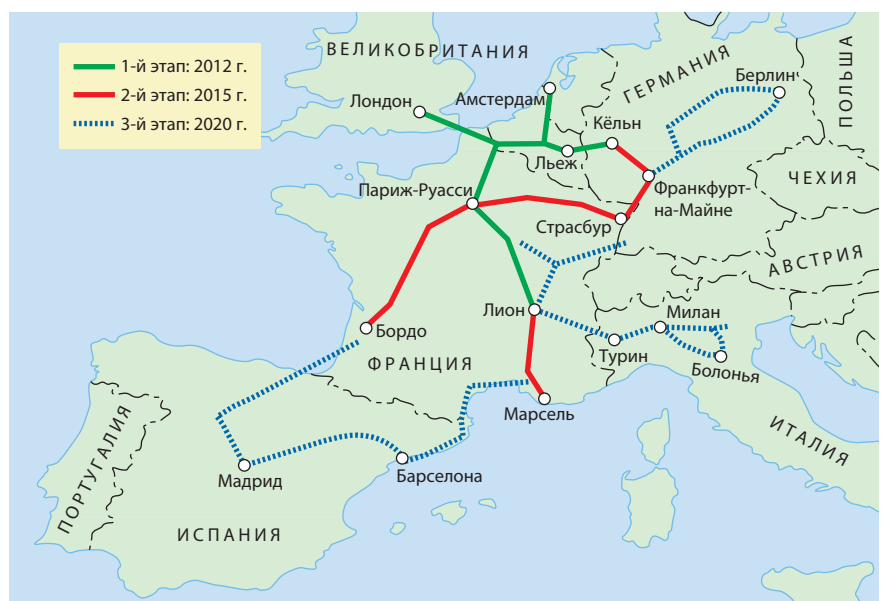


Рис. 1. Схема развития сети высокоскоростных железнодорожных грузовых сообщений по проекту EuroCarex

В проект включились такие крупнейшие европейские и мировые компании, занимающиеся перевозками грузов, как FedEx, UPS, TNT, Groupe La Poste, Air France-KLM Cargo и WFS (компания WFS является оператором мирового масштаба по обслуживанию аэропортовых стоянок самолетов, взлетно-посадочных полос и грузовых площадок, а также по обработке багажа).

Проект EuroCarex, осуществлением которого занимается одноименная ассоциация, в полной мере соответствует современным тенденциям по повышению энергоэффективности, поскольку он:

- во Франции укладывается в рамки экологической программы Grenelle de l'Environnement;
- признан Европейской комиссией;
- уже реализуется с созданием первичной сети интермодальных сообщений (см. рис. 1), которая свяжет аэропорты Парижа (Руасси), Лиона, Льежа, Амстердама (Схипхол), Лондона и Кёльна (или Франкфурта-на-Майне).

Этот проект включен также в план Национального общества железных дорог Франции (SNCF) по оживлению грузовых перевозок с учетом его влияния на эксплуатационную деятельность и инвестиций в требующийся для проекта подвижной состав.

Ассоциация EuroCarex

Создание ассоциации EuroCarex было санкционировано королевским указом Бельгии 26 апреля 2009 г.

Ассоциация представляет собой сообщество, управляющее созданием и последующей эксплуатацией сети высокоскоростных железнодорожных сообщений в связях с аэропортами в масштабах Европы, и является международной некоммерческой организацией с центральным офисом в Брюсселе.

Каждый авиационно-железнодорожный терминал сети EuroCarex

имеет двух представителей в административном совете ассоциации.

Ассоциация лоббирует продвижение проекта EuroCarex, принимает меры для обеспечения в будущем надежного и рационального обслуживания грузоотправителей и дальнейшего развития сети сообщений, а также ищет источники финансирования (например, с мобилизацией европейских фондов).

Исследования. Исследования, проводимые ассоциацией в рамках проекта EuroCarex, относятся к следующим вопросам:

- инфраструктура авиационно-железнодорожных терминалов и их связей с аэропортами сети;
- специфика высокоскоростных железнодорожных сообщений и инфраструктуры высокоскоростных линий. Эти исследования выполняются в сотрудничестве с компаниями инфраструктуры железных дорог Франции (RFF), Бельгии (Infrabel), Нидерландов (ProRail) и DB Netz (Германия), с компанией-оператором Eurotunnel, обслуживающей грузовые сообщения между Великобританией и странами континентальной Европы, с компанией — оператором первой в Великобритании высокоскоростной линии HS 1, а также с потенциальными грузоотправителями;
- трассировка железнодорожных соединительных участков к каждому объекту;

• подвижной состав (с проведением конкурентного диалога с компаниями Alstom и Siemens). Первые соображения по этому вопросу были представлены потенциальным клиентам и представителям администраций тех мест, где планируется создание терминалов EuroCarex, в январе 2009 г.;

• другие технические средства, их обслуживание, условия финансирования закупок и процедуры согласования.

Деятельность ассоциации (совместно с администрациями при-

влеченных железных дорог) касается также учреждения европейской группы грузоотправителей (Groupement Européen des Chargeurs, GEC) в целях упрощения переговоров между заинтересованными сторонами, определения базовых цен на перевозки и объемов инвестиций в инфраструктуру и подвижной состав.

Финансирование. В рамках поиска источников финансирования осуществляются следующие мероприятия:

- присоединение к инициативе INTERREG IVB, которая представляет собой программный операционный комплекс, являющийся инструментом транснационального сотрудничества в северо-западной зоне Европы и финансируемый через Европейский фонд регионального развития (FEDER). EuroCarex хорошо вписывается в приоритеты INTERREG, предусматривающие поддержку проектов улучшения доступа к транспортному обслуживанию в Европе и повышения его качества за счет инновационных подходов и лучшего использования существующей инфраструктуры и пропускных способностей, которым отдается предпочтение в финансировании для реализации их утвержденных бизнес-планов;

• поиск других европейских программ, на финансирование в рамках которых может претендовать ассоциация EuroCarex.

Кроме того, для ускорения начала функционирования сети ассоциация EuroCarex участвует в программе Marco Polo. Эта программа Европейской комиссии направлена на сокращение заторов на автомобильных дорогах и улучшение других экологических характеристик интермодального транспорта.

Ниже рассмотрена ситуация в разных аэропортах, входящих в сеть EuroCarex. Следует отметить, что для реализации соответствующих проектов в каждом из них создана отдельная ассоциация. Эти

ассоциации образованы на одинаковых легальных основаниях, имеют примерно однородное представительство местных и региональных администраций, торгово-промышленных палат, компаний — операторов воздушного и железнодорожного транспорта и выполняют в основном аналогичные функции.

Руасси — Шарль-де-Голль (Париж)

Организационные аспекты. Ассоциация Roissy Carex была создана в феврале 2006 г. согласно закону о некоммерческих предприятиях. В ее административный совет входят представители местных администраций и транспортных компаний.

Контрактом между государством и регионом Иль-де-Франс (Projets État — Région) предусмотрена субсидия в размере 1 млн евро на разработку проекта в части, относящейся к парижскому аэропорту Руасси — Шарль-де-Голль (а также к лионскому аэропорту Сент-Экзюпери).

Обязательства государства по данному вопросу были сформулированы 16 сентября 2009 г. следующим образом: «Государство поддерживает проект, осуществляемый ассоциацией EuroCarex, и участвует в инвестициях в авиационно-железнодорожные терминалы в аэропортах Руасси — Шарль-де-Голь в Париже, Сент-Экзюпери в Лионе и в участки, связывающие их с сетью высокоскоростных линий LGV».

Согласно парламентской поправке в рамках программы Grenelle de l'Environnement на создание грузовых авиационно-железнодорожных терминалов в указанных аэропортах и их связей с действующими высокоскоростными линиями выделено 50 млн евро.

Терминал Roissy Carex. Основным объектом проекта является создание авиационно-железнодорожного терминала Roissy Carex,

получившего название Railport. Проект реализуется поэтапно.

С 2006 по 2008 г. разрабатывалась технико-экономическое обоснование, которое показало целесообразность и осуществимость проекта. Был составлен бизнес-план и доведен до потенциальных клиентов-грузоотправителей европейской сети EuroCarex, в первую очередь до тех, которые пользуются аэропортами Лиона, Льежа, Лондона, Амстердама и Кёльна, включенными в первый этап создания сети интермодальных сообщений начиная с 2012 г.

В октябре 2009 г. после региональных выборов к проекту подключились власти региона Иль-де-Франс.

Одновременно проводились предварительные изыскания по строительству терминала Railport и соединительного участка для примыкания к сети высокоскоростных железнодорожных линий.

В феврале 2010 г. проект был рассмотрен с точки зрения совместимости с инфраструктурой аэропорта и отсутствия неблагоприятных воздействий на его работу.

В апреле 2010 г. было объявлено об организации партнерства между SNCF и компанией-оператором Eurotunnel в целях создания европейского консорциума для реализации проекта. Интерес к партнерству выразило также Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB).

Одновременно решались частные вопросы, относящиеся к прокладке соединительного участка. Местом примыкания к высокоскоростной линии LGV Nord была выбрана станция Гуссенвиль. Достигнуто также соглашение по финансированию строительства участка между компанией инфраструктуры железных дорог Франции RFF, ассоциацией Roissy Carex, регионом Иль-де-Франс и региональной дирекцией технических средств (от имени государства).

Определено точное местоположение и размеры терминала Railport в Руасси. Изучены вопросы приобретения земель и обустройства зоны вблизи границ аэропорта, начаты исследования методов перемещения и обработки грузов.

Сент-Экзюпери (Лион)

Организационные аспекты. Ассоциация Lyon Carex создана в сентябре 2008 г. по тем же принципам, что и Roissy Carex. Некоторые аспекты взаимодействия между ассоциацией EuroCarex и государственными органами освещены выше.

Примерно так же, как и в Париже, в административный совет ассоциации в Лионе входят представители коммуны Восточного Лиона, городской и региональной торгово-промышленной палаты, властей департамента Рона и региона Рона — Альпы.

В функции ассоциации Lyon Carex входят проведение маркетинговых исследований с прогнозированием объемов грузовых перевозок по железной дороге, разработка технико-экономического обоснования проекта, подготовка плана его реализации с учетом обеспечения охраны окружающей среды и логистической эффективности нового сообщения.

Терминал Lyon Carex. В лионском аэропорту Сент-Экзюпери имеется площадка для обработки грузов CargoPort, вблизи которой будет создан авиационно-железнодорожный терминал (рис. 2). Работы по созданию терминала ведутся примерно в той же последовательности, что и терминала в парижском аэропорту Руасси — Шарль-де-Голль.

Определено и обосновано местоположение терминала в зоне CargoPort, исследованы проблемы, связанные с отчуждением земельных площадей, разработан план обустройства территории (в том числе вывода размещающейся здесь испытательной лаборатории ведомства

автомобильных дорог); компания RFF изучила вопрос строительства соединительного участка к высокоскоростной линии LGV PSE (его стоимость оценена в 33 млн евро).

В конце 2009 г. обнародованы результаты маркетингового исследования, показавшие осуществимость и целесообразность проекта.

В ближайшее время предстоит уточнить некоторые экологические аспекты и трассу соединительного участка. Предстоит также окончательно решить вопросы финансирования.

Другие аэропорты

Льеж. Особенностью аэропорта в Льеже является то, что он с самого начала был специализирован на грузовых перевозках и лишь во вторую очередь на пассажирских. По объему переработки грузов (в предкризисном 2008 г. он был равен 540 тыс. т) этот аэропорт находится на первом месте в Бельгии и на восьмом в Европе. Занимая стратегически важное положение на перекрестке транспортных путей Северной Европы, аэропорт Льежа имеет благоприятные перспективы развития, в том числе в отношении мультимодальных сообщений.

Ассоциация Liege Carex создана 21 марта 2008 г.

Для сокращения длительности передачи грузов с одного вида

транспорта на другой ассоциация исследовала логистическую цепочку воздушный — автомобильный — железнодорожный транспорт.

Со своей стороны компания Infrabel приступила в 2010 г. к рассмотрению вариантов участков, связывающих зону создаваемого терминала Liege Carex с действующими железнодорожными линиями на западе (в направлении Франции и Великобритании) и на востоке (в направлении Германии).

Схипхол (Амстердам). Ассоциация HST Cargo Schiphol (Amsterdam Carex) была создана в сентябре 2007 г.

Разработка технико-экономического обоснования проекта EuroCarex применительно к главному аэропорту Нидерландов и одному из крупнейших в Европе, начатая в 2007 г., закончена в феврале 2008 г.

С июня 2008 г. ассоциация Amsterdam Carex участвует в интеграции проекта EuroCarex в более крупный проект Amsterdam Connecting Trade (ACT), предусматривающий расширение сети интермодальных сообщений в столичном регионе Нидерландов и реализуемый компанией развития зоны аэропорта Схипхол Schiphol Area Development (SADC). На ассоциацию возложена железнодорожная часть этого проекта. На прокладку участка, который соединит авиационно-железнодорожный

терминал с сетью железных дорог общего пользования, выделена правительственная субсидия в размере 11 млн евро.

Тем временем компания инфраструктуры ProRail изучила вопросы использования недавно введенной в эксплуатацию высокоскоростной линии HSL Zuid для пропуска грузовых экспрессов и трассировки соединительного участка. Результаты этого исследования были в 2009 г. представлены в министерство транспорта и инфраструктуры страны, и в 2010 г. подготовлен инвестиционный проект. Требуемый объем инвестиций предложено разделить в равных долях между национальным и региональными правительствами, а также открыть финансирование с их стороны несколько ранее, так как строительные работы уже начаты.

Предстоит также до 2012 г. утвердить технико-экономическое обоснование проекта на уровне Европейской комиссии.

Лондон. Частная компания London Carex, 100%-ный филиал компании Eurotunnel, была создана в ноябре 2007 г.

В отличие от других мест реализации проекта EuroCarex, авиационно-железнодорожный терминал компании London Carex не будет расположен на территории какого-либо лондонского аэропорта, поскольку все они находятся в



Рис. 2. Здесь будет сооружен терминал Lyon Carex



Рис. 3. Местоположение будущего терминала London Carex

пригородах британской столицы «по другую сторону» от высокоскоростной линии HS 1, связывающей Великобританию со странами континентальной Европы, и обустройство терминала в одном из них существенно увеличит дальность перевозок грузов и время их доставки.

Местоположение терминала уже определено. Он разместится в том месте, где близко друг к другу подходят линия HS 1 и несколько автомагистралей регионального и национального значения (рис. 3). Грузы (в основном контейнерные) между аэропортами и терминалом будут доставляться на автомобилях. От терминала до британского порта тоннеля под Ла-Маншем грузовые экспрессы будут доходить за 20 мин.

В настоящее время изучаются вопросы отчуждения (приобретения) земельных участков вблизи линии HS 1, порядка использования линии для экспрессных грузовых перевозок, установления платы и т. п. Переговоры, в которых участвуют представители агентства экономического развития, мэрии и транспортной администрации Лондона, осложнены контрактной ситуацией с HS 1.

Германия. Начать реализацию проекта EuroCargex в Германии еще нельзя, так как пока не определено местоположение авиационно-железнодорожного терминала. Рассматриваются варианты

аэропортов Кёльна и Франкфурта-на-Майне. Бóльший интерес к проекту проявляет администрация франкфуртского аэропорта, но некоторые ведущие компании грузовых перевозок склоняются в сторону Кёльна.

Углеродный баланс

Согласно технико-экономическим исследованиям, выполненным компанией Elcimaï/Sigma в 2006 г. в отношении загрязнения окружающей среды соединениями углерода воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом, грузовыми автомобилями и высокоскоростными поездами, при перевозке грузовых перевозок на железную дорогу выделение углерода может быть снижено как минимум в 17 раз.

Эти выводы основаны на следующих положениях:

- в настоящее время половина ценных и срочных грузов перевозится грузовыми автомобилями и половина самолетами;
- грузооборот этих перевозок на автомобильном транспорте составляет 180 млн ткм, на воздушном — 170 млн ткм;
- соответственно, эквивалентное выделение углерода составляет для автомобильного транспорта 11 тыс. т (± 3000 т), для воздушного — 77 тыс. т (± 25 тыс. т);
- если перевести эти перевозки с суммарным грузооборотом

360 млн ткм (исходя из предпосылки, что дальность перевозок на железных дорогах несколько больше, чем на воздушном транспорте) на железнодорожный транспорт и выполнять их высокоскоростными электропоездами, эквивалентное выделение углерода при выработке и потреблении электроэнергии составит 3300 т (± 800 т).

Подвижной состав

При рассмотрении вопроса о подвижном составе сети EuroCargex приняты в расчет два предложения, представленные компаниями Alstom и Siemens.

Согласно этим предложениям максимальная полезная нагрузка высокоскоростных грузовых электропоездов в зависимости от варианта компоновки находится в пределах от 124 до 144 т.

Таким образом, один высокоскоростной поезд может заменить как минимум:

- три грузовых самолета типа Airbus A310;
- семь грузовых самолетов типа Boeing B737;
- один грузовой самолет типа Boeing B747-400;
- пять современных грузовых автопоездов.

B. Ciry. Revue Générale des Chemins de Fer, 2010, № 195, p. 54–60; материалы ассоциации EuroCarex (www.eurocarex.com).

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.**