

Программа модернизации железных дорог Болгарии

В январе 2005 г. вводом в эксплуатацию первых двух из 25 заказанных компании Siemens дизель-поездов семейства Desiro, общая стоимость которых составит 67 млн. евро (остальные должны поступить к концу года), начат очередной этап реализации программы модернизации железных дорог Болгарии (БДЖ), в данном случае в части обновления парка подвижного состава.

Подвижной состав

Первые поезда Desiro, окрашенные в цвета национального флага, совершили демонстрационный рейс из Варны в Софию (рис. 1). В соответствии с меморандумом о взаимопонимании Siemens создаст в Болгарии совместное предприятие по техническому обслуживанию и ремонту этих поездов на базе существующего депо в Варне, где будет построен производственный корпус с тремя путями длиной по 120 м. Стоимость проекта — 2 млн. евро.

Построенные в Крефельде (Германия) двухвагонные дизель-поезда имеют длину 42 м, конструкционную скорость 120 км/ч, 120 мест для сидения и 90 мест для пассажиров, едущих стоя, оснащены установками кондиционирования воздуха, системой информирования пассажиров, экологически чистыми туалетами вакуумного типа, устройствами для облегчения посадки и высадки пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Они предназ-



Рис. 1. Дизель-поезд Desiro на Центральном вокзале Софии

начены для обслуживания региональных сообщений и заменят здесь старый подвижной состав, более дорогой в эксплуатации и содержании. Администрация БДЖ полагает, что внедрение новых поездов позволит снизить расходы на дизельное топливо и, что особенно важно, сохранить железнодорожные сообщения на ряде маршрутов, которые ранее предполагалось закрыть ввиду убыточности.

В ближайшем будущем (не позднее 2007 г.) намечено также купить у Siemens 25 (15 трех- и 10 четырехвагонных) электропоездов того же семейства с конструкционной скоростью до 160 км/ч и ввести их в эксплуатацию на основных магистральных линиях страны.

Улучшение состояния парка подвижного состава достигается не только за счет покупки новых моторвагонных поездов. Осуществляется также модернизация локомотивов, находящихся в эксплуатации уже в течение довольно длительного времени. Так, несколько грузовых тепловозов серии 07 (рис. 2) постройки Луганского завода (бывш. СССР) из общего числа 52 ед. были модернизированы и приспособлены для вождения пассажирских поездов за счет установки дополнительного оборудования для питания систем электрического отопления вагонов. Подобной же модернизации с приспособлением для пассажирского движения подверглись восемь электровозов серии 46 (рис. 3) постройки завода Electroputere (Румыния).

Реорганизация

Импульс к началу модернизации был дан в январе 2002 г., когда в соответствии с политикой Европейского союза в отношении железнодорожного транспорта в Болгарии приняли закон о разделении государственных железных дорог на две самостоятельные структуры: компанию-оператора БДЖ-БАД с численностью персонала 17 595 чел. и администрацию инфраструктуры НК «ЖИ» (15 775 чел.).

В ведении НК «ЖИ» находится сеть линий (рис. 4) общей протяженностью 4318 км, из которых 966 км приходится на двухпутные. Около 65 % линий электрифицировано по системе электроснабжения переменного тока 25 кВ, 50 Гц.

Законодательством устранено бывшее монопольное положение БДЖ на рынке железнодорож-

ных перевозок. Теперь, помимо БДЖ-БАД, право пользования инфраструктурой предоставлено и другим операторам. Железные дороги были и остаются важной отраслью экономики страны, но в условиях опережающего развития других видов транспорта введение конкуренции признано одним из действенных средств сохранения позиций железных дорог. К тому же она, как полагают, позволит повысить эффективность перевозок и качество предоставляемых пассажирам и грузовладельцам услуг.

Несмотря на проведение структурной реформы, остался ряд нерешенных проблем. Например, до сего времени нет ясности в распределении станционного персонала между двумя новыми компаниями, этот процесс идет весьма медленно. Более того, не определен порядок распределения между компаниями расходов и доходов. В настоящее время БДЖ-БАД пользуется государственными гарантиями по ежегодному возмещению убытков от эксплуатационной деятельности, а НК «ЖИ» получает от государства от 5 млн. до 10 млн. евро в год на реализацию проектов строительства новой инфраструктуры. За последние 6 лет общие инвестиции БДЖ-БАД и НК «ЖИ» в разные мероприятия по совершенствованию железнодорожного хозяйства составили около 208 млн. евро, и не менее 95 млн. евро из этой суммы поступили из государственного бюджета.

Транспортные коридоры

По территории Болгарии проходят пять из 10 трансъевропейских транспортных коридоров, и необходимы значительные капитальные вложения для выполнения программы приведения железнодорожных, автомобильных и водных путей, входящих в эти коридоры, в состояние, соответствующее современным стандартам.

Работы в южной части коридора IV включают строительство второго моста через Дунай. Имеющиеся тупиковые станции Видин (на болгарском бе-

регу) и Калафат (на румынском) намечено соединить двухпутной линией длиной 12 км, благодаря чему будет создана новая железнодорожная связь Болгарии с Румынией, Венгрией и далее со странами Центральной и Северной Европы. В состав линии войдет мост длиной 1750 м, по которому будут ходить поезда со скоростью до 160 км/ч.

В настоящее время осваивается строительная площадка. Строительные работы, как таковые, начнутся в июле-августе 2005 г. и по плану продлятся 3 года. Стоимость проекта составляет 230 млн. евро, из которых 60 млн. уже потрачены. Расходы на строительство, согласно прогнозам, должны окупиться примерно за 17 лет. Странам, участвующим в реализации проекта, гарантирован заем Европейского инвестиционного банка в размере 70 млн. евро. Будут также предоставлены средства в рамках реали-



Рис. 2. Модернизированный тепловоз серии 07



Рис. 3. Модернизированный электровоз серии 46



Рис. 4. Схема сети железных дорог Болгарии

зуемой Европейским союзом программы ISPA; кроме того, финансовую помощь окажут кредитные учреждения Франции и Германии.

С начала 2003 г. ведется реконструкция линии длиной 156 км, соединяющей Софию с Пловдивом, вторым по величине городом Болгарии. Завершение реконструкции намечено на 2008 г. После этого максимальная скорость движения поездов на линии будет повышена до 160 км/ч. К настоящему времени выполнено около 30 % общего объема работ по проекту, стоимость которого составляет 390 млн. евро.

К концу 2005 г. должны быть завершены начатые в 1999 г. работы по реконструкции 153-км линии юго-восточного направления от Пловдива до Свиленграда (вблизи границы с Грецией и Турцией), входящей в коридоры IV и IX. Предусмотрено повысить на линии максимальную скорость движения обычных поездов до 160 км/ч, а поездов из вагонов с наклоняемыми поездами — до 200 км/ч. В дальнейшем, возможно, будут выполнены дополнительные работы, которые позволят довести скорость поездов из вагонов с наклоняемыми кузовами до 220 км/ч.

Этот масштабный проект включает перекладку 300 км развернутой длины пути, удвоение путей на большей части длины линии, электрификацию, строительство 48 мостов через реки, 28 путепроводов с ездой поверху и 29 с ездой понизу, а также реконструкцию вокзалов на семи станциях. Общая стоимость проекта составляет 340 млн. евро. Из этой суммы 150 млн. евро приходится на банковские кредиты, 135 млн. на средства, выделенные по программе ISPA, 37 млн. евро поступили из государственного бюджета. К настоящему времени выполнено бо-

лее 80 % общего объема работ, так что можно ожидать их завершения в установленный срок.

Коридор VIII предназначен для создания надежной сухопутной связи между портами Черного и Адриатического морей. Он проходит от Варны через Болгарию, Македонию и Албанию до Дурреса. На территории Болгарии ему соответствует магистральная электрифицированная линия София — Плевен — Шумен — Варна, которая подлежит модернизации с укладкой вторых путей на длине 178 км, усилением путевой структуры на длине 95 км и монтажом оборудования современной системы связи. К настоящему времени выполнено около 45 % общего объема работ, но некоторые осложнения, по всей вероятности, не позволят завершить их к намеченному сроку (2006 г.).

К юго-западу от Софии запланировано электрифицировать существующую линию длиной 80 км до станции Гюешево на границе с Македонией. Здесь железная дорога прерывается, и для обеспечения связи необходимо построить новую линию длиной 58 км, главным образом на территории Македонии, в направлении Скопье. В марте 2002 г. по этому вопросу было достигнуто соглашение между компетентными органами двух стран, в соответствии с которым для финансирования проекта предполагалось привлечь средства в размере 191 млн. дол. США со стороны Европейского союза, НАТО, Всемирного банка и Организации пакта стабильности на Балканах. Болгарский участок линии длиной 2,5 км, включающий тоннель длиной 2 км непосредственно на границе, уже построен и готов для открытия движения поездов.

Восполнение потерь

Последние годы характеризовались резким падением объема пассажирских перевозок. В 1998 г. железные дороги Болгарии перевезли 64,3 млн. пассажиров, в 2004 г. — только 27,9 млн.

Основной причиной этого является острая конкуренция со стороны автобусных сообщений. Железные дороги не могли ничего им противопоставить, поскольку инфраструктура на многих линиях пришла в неудовлетворительное состояние, из-за чего продолжительность поездок существенно увеличилась. К тому же стоимость проезда в автобусах и поездах практически сравнялась, а совре-

менные скоростные автобусы предлагают пассажирам бóльшие удобства, чем старые тихоходные вагоны.

Полагают, что по мере обновления подвижного состава и усиления путевой структуры положение может измениться. Этому способствуют политические решения, ограничивающие рост цен на билеты. Так что БДЖ-БАД вскоре сможет предложить пассажирам поездки меньшей продолжительности в комфортабельных поездах и по приемлемой цене. Естественно, ограничение проездной платы повлечет за собой снижение доходов, но гибкая тарифная политика по направлениям и дням недели позволит уменьшить потери за счет увеличения числа пассажиров.

Предусмотрено сегментировать рынок пассажирских перевозок с разделением его в зависимости от длины поездок и, соответственно, предлагать услуги, удовлетворяющие потребности пассажиров разных категорий. Так, в короткопробежных пригородных сообщениях наибольшую важность имеет пассажироместимость поездов, а в дальних сообщениях, особенно категории InterCity, — уровень комфорта и обслуживания на борту.

В Болгарии бóльшая часть железнодорожных пассажирских перевозок приходится на внутренние сообщения, однако есть надежда на то, что по мере по-

вышения качества услуг и развития международного туризма возрастет и число пассажиров, пересекающих болгарскую границу. Это позволит переломить неблагоприятную тенденцию, выразившуюся, в частности, в том, что в 2004 г. число пассажиров в международных сообщениях снизилось с 61 тыс. до 49,4 тыс. чел.

Аналогичная тенденция проявилась и в грузовых перевозках, хотя и не столь серьезно, как в пассажирских. Объем грузовых перевозок, составлявший в 1998 г. 24,4 млн. т, уменьшился до 18,5 млн. в 2002 г. и до 17,5 млн. т в 2004 г. В целях сокращения эксплуатационных расходов БДЖ-БАД были вынуждены прекратить грузовые сообщения на некоторых малодеятельных линиях общей длиной 308 км. Если финансовые факторы не удастся компенсировать тем или иным способом, еще ряд линий придется закрыть.

Тем не менее министерство транспорта Болгарии планирует вплоть до 2012 г. инвестировать ежегодно в среднем 408 млн. евро в расчете на то, что улучшение обслуживания пассажиров и грузовладельцев приведет к возврату прежних позиций железных дорог на транспортном рынке страны.

K. Krastanov. Railway Gazette International, 2005, № 3, p. 162 – 164.

Стратегия использования железных дорог Великобритании

Вопросы распределения пропускной способности, особенно в условиях ее недостатка, актуальны в любое время. Стратегия ее использования часто вызывает критику, особенно по прошествии определенного времени.

В июне 2003 г. администрация Strategic Rail Authority (SRA), тогда занимавшаяся вопросами стратегического развития железных дорог Великобритании, опубликовала документ, озаглавленный «Стратегия использования железнодорожной сети». В нем получили развитие вопросы, затронутые в обнародованном в предыдущем году документе, формулировавшем политику использования пропускной способности. Один из разделов стратегии формулировал задачи трех ведомств (SRA, Rail Regulator и Network Rail), причастных к использованию ресурсов сети:

- SRA «спонсирует» использование пропускной способности для перевозок грузов и пассажиров (путем распределения франшиз в пассажирских перевозках, предоставления грантов и займов, финансирования мероприятий по повышению пропускной способности);
- Rail Regulator контролирует условия честного и эффективного распределения пропускной способности провайдером инфраструктуры путем согласования новых или измененных контрактов на право доступа к инфраструктуре;
- Network Rail в роли менеджера инфраструктуры распределяет пропускную способность под надзором Rail Regulator.

Документ содержал несколько полезных, если только не запоздалых и очевидных утверждений. Например, он определял характер использования пропускной способности как компромиссный между