

На пути к европейским грузовым коридорам без границ

Поощрение передачи грузов на железнодорожный транспорт является одной из важнейших текущих задач ЕС и Европейской комиссии. Современная ситуация благоприятна для железных дорог в плане восстановления их доли на рынке грузовых перевозок за счет автомобильного транспорта. На решение этой задачи направлена концепция грузовых коридоров, но преодолеть отрицательное влияние фактора межгосударственных границ пока непросто.

В условиях роста эффективности современного автомобильного транспорта железным дорогам важно добиться более высокого уровня предоставляемых транспортных услуг. Преимущества рельсового транспорта никогда не были так очевидны, как в настоящее время, если учесть нынешнюю ситуацию на рынке перевозок и внимание властей и общественности к экологии. Подкрепить достоинства железных дорог призвана идея создания общеевропейской рельсовой сети, предназначенной, главным образом, для грузовых перевозок и способной повысить уровень обслуживания с точки зрения провозной способности, сроков доставки и надежности.

В изданной в 2001 г. Белой книге по вопросам европейской транспортной политики уже упоминались мультимодальные грузовые коридоры. В обновленном варианте Белой книги от 2006 г. проект создания европейской сети грузовых железнодорожных перевозок сохранил свою актуальность. В 2008 г. Европейская комиссия отмечала необходимость ускорить продвижение этого проекта как органически сочетающегося с процессами создания единого рынка.

Поддерживая концепцию технико-эксплуатационной совмести-

сти и идентификации европейской сети грузовых перевозок, страны — члены ЕС и участники транспортного рынка реализовали ряд инициатив. В частности, они:

- разработали два комплекта технических требований к технико-эксплуатационной совместимости — один по вопросам организации перевозочной деятельности и управления ею, другой — по информационным приложениям, необходимым для сопровождения перевозимых грузов;
- учредили в ряде стран центры Europtirail, которые обеспечивают

в реальном времени информацию по продвижению поездов и отклонениям от графика;

- создали структуру RailNetEurope (RNE), которая предлагает клиентуре нитки графика для поездов международных сообщений и выполняет функции координатора для большинства компаний, ведающих железнодорожной инфраструктурой;

- продолжили реализацию крупных инфраструктурных проектов по развитию общеевропейской транспортной сети (TEN-T), построив, например, линию Betuwe (рис. 1), которая предназначена только для грузовых перевозок;

- в рамках программы внедрения европейской системы управления движением поездов (ETCS) при участии компаний инфраструктуры разработали требования к обустройству грузовых коридоров.

Технико-эксплуатационная совместимость

Железные дороги в Европе строили в те времена, когда она была театром различных конфликтов и их владельцы страховались от беспрепятственного проникновения враждебно настроенных соседей на свои сети. Это — одна из



Рис. 1. Грузовой поезд на линии Betuwe

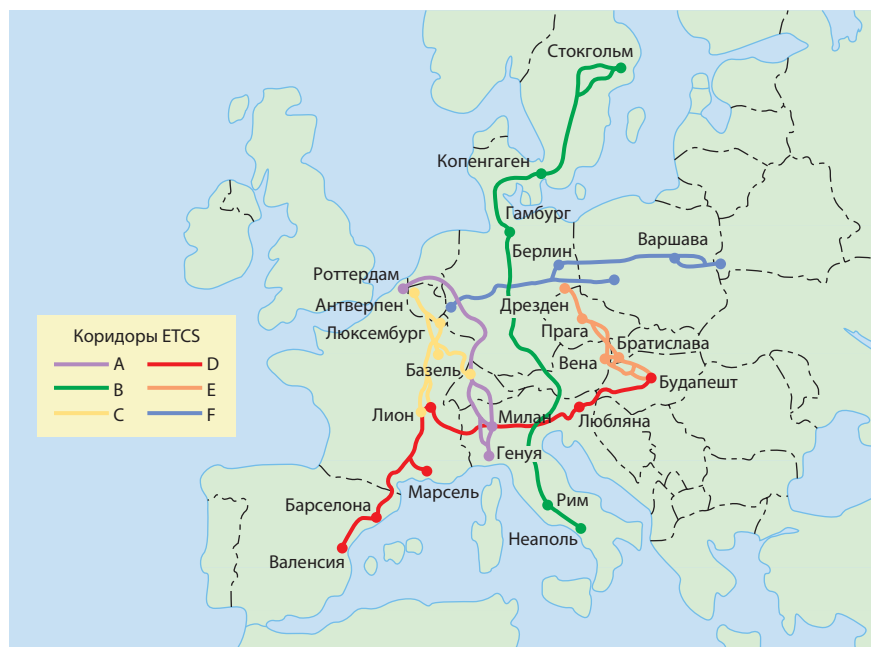


Рис. 2. Приоритетные грузовые трансевропейские коридоры

причин современного положения, когда свободному передвижению грузовых поездов по территории европейских стран препятствуют причины технического плана (несовместимые параметры инфраструктуры) или разные нормы эксплуатации. Разнообразие габаритов и систем электрификации и сигнализации представляет с трудом преодолимое препятствие. Однако в среднесрочной перспективе более доступными будут такие мероприятия, как увеличение длины грузовых поездов, повышение осевой нагрузки и расширение тоннелей.

Изменения в хозяйстве сигнализации являются делом более дальней перспективы. С этой точки зрения Европейская комиссия поддерживает развитие системы ETCS и с целью поощрения национальных железнодорожных сетей к переходу на нее приняла решение концентрировать выделение грантов на направлениях с наибольшими объемами грузовых перевозок, чтобы тем самым повысить их потенциал. В результате в 2005 г. были выбраны шесть приоритетных трансевропейских коридо-

ров (рис. 2): Роттердам — Генуя (А); Неаполь — Стокгольм (В); Антверпен — Базель/Лион (С); Валенсия — Лион — Турин — Триест — Будапешт (D); Дрезден — Прага — Брно — Вена — Будапешт (Е); Дуйсбург — Берлин — Варшава (F).

Одним из ключевых факторов успешной деятельности этих международных коридоров и важных национальных направлений является присутствие порта в начале логистической цепочки.

Обеспечение транспортных потоков

В течение 2007–2013 гг. Европейская комиссия намерена выделить 500 млн. евро на внедрение системы ETCS в приоритетных грузовых коридорах. Однако при всей масштабности данной акции этих инвестиций недостаточно для реализации амбициозной программы развития грузовых перевозок. Однако только ETCS не может решить все проблемы технико-эксплуатационной совместимости. Помимо того, необходима активная работа всех причастных сторон для ак-

тивизации роста потенциальных грузопотоков.

По территории Франции проходят два коридора: С (общей длиной 1840 км) и D (3000 км). Они стыкуются в районе Лиона/Амберья, обеспечивая эксплуатационно совместимые связи между севером и югом Франции. Но, что более важно, они вписывают сеть страны в общеевропейское железнодорожное пространство. Выполняемые национальной компанией инфраструктуры RFF начиная с 2005 г. в этих двух коридорах работы преследуют три цели:

- координация развертывания ETCS;
- создание общей точки зрения на развитие грузовых перевозок и на необходимость в долевом участии в инвестициях;
- нахождение оперативных решений по улучшению условий продвижения грузопотоков и повышению уровня обслуживания в этих коридорах, особенно на границах.

В 2007 г. RFF совместно с партнерами — компаниями инфраструктуры ряда других стран учредила легальные структуры по осуществлению эксплуатационной деятельности в коридорах, а именно исполнительный комитет и европейскую группу экономических интересов (EEIG). Помимо технических аспектов эксплуатационной совместимости, существуют и организационные, преодолевать которые ненамного легче. Так, на линии Лион — Турин уже обращаются двухсистемные электропоезда, что исключает необходимость смены локомотивов при пересечении франко-итальянской границы. Тем самым теоретически устранены технические препятствия прохождению грузопотоков. Однако эксплуатационные процедуры остались неизменными. Поезда по-прежнему останавливаются на станции Модан для смены локомотивных бригад и обмена эксплуатационными документами.

Проблемы на границах

Процедуры при пересечении границ отрицательно влияют на международные грузовые перевозки, как это видно на примере направления Лион — Турин. Если в 1997 г. их объем достигал 11 млн. т, то в 2007 г. он составил лишь 6,5 млн. т. Неадекватность обслуживания в Модане, частично из-за проведения здесь разного рода работ, привела к тому, что грузопоток из стран Бенилюкса и Великобритании пришлось отклонить на маршрут, проходящий по правому берегу Рейна.

RFF и компания инфраструктуры железных дорог Италии RFI в дополнение к работам по расширению габарита на отдельных участках договорились с железнодорожными компаниями-операторами о совместных действиях, поскольку все стороны убеждены в коммерческом потенциале этого направления. Следует отметить, что начиная с 2000 г. в развитие этого исторического маршрута было инвестировано более 300 млн. евро, и обе компании инфраструктуры заинтересованы в разработке и реализации мероприятий по совершенствованию организации эксплуатационной деятельности, что в ближайшее время без дополнительных крупных инвестиций может улучшить с количественной и качественной стороны предлагаемое транспортное обслуживание клиентуры.

Подготовленные RFF и RFI предложения исходят из двух согласованных ими принципов: единая эксплуатационная ответственность и более плавный грузопоток. Следование этим принципам требует решения двух задач: развития станции Модан как передаточной и постепенного устранения помех беспрепятственному продвижению поездов. Безусловно, потребуются значительные усилия по изменению руководящих документов, регулирующих движение поездов, оптимизации принятой системы манев-

ровых операций, организации обмена информацией в реальном времени между центрами управления в Турине и Шамбери, стандартизации составности поездов, согласованию инструкций по проверке тормозов и ограничениям скоростного режима. Но здесь нужна и политическая поддержка в части усиления существующей инфраструктуры, главным образом в части увеличения длины приемо-отправочных путей за пределы 500 м и массы поездов до 1400 или даже до 1600 т.

Между тем обе стороны уже приступили к выполнению намеченных акций, начав с назначения единого координатора по выделению ниток графика для международных сообщений. В дополнение к инвестициям во внедрение ETCS и развитие инфраструктуры совместные инициативы компаний инфраструктуры по урегулированию норм эксплуатационной деятельности по обе стороны границы представляют третий структурный компонент концепции создания трансевро-



Рис. 3. Коридор С



Рис. 4. Коридор D

пейских грузовых коридоров, осуществление которой является делом организации RailNetEurope (RNE). Только работа по всем трем указанным направлениям может привести к успеху.

Развертывание ETCS во Франции

План внедрения ETCS на высокоскоростных линиях принят во Франции в 2003 г. Недавно введенная в эксплуатацию линия LGV Est-europeenne в дополнение к национальной системе TVM 430 оснащена системой ETCS уровня 2. К сети обычных линий подход, принятый для международных коридоров, уже применяется с 2005 г., когда соответствующее решение принял так называемый комитет article 21 страны ЕС. Этот подход преследует двоякую цель:

- повысить эффективность международных грузовых перевозок за счет стандартизации систем управления движением поездов;
- за счет масштабов применения обеспечить экономическую обоснованность перевозочного процесса.

Как уже упоминалось, по территории Франции проходят международные коридоры С и D. Коридор С берет начало в Антверпене (Бель-

гия) и проходит через Атюс и Беттембур во Францию и далее в Швейцарию (рис. 3). Таким образом, коридор формируют железные дороги четырех стран — Бельгии, Люксембурга, Франции и Швейцарии.

Коридор D (рис. 4) связывает города Валенсия (Испания), Лион (Франция), Турин (Италия), Любляна и Будапешт. В реализацию проекта вовлечены национальные партнеры (компании инфраструктуры, министерства, компании-операторы и концессионеры строящейся линии Перпиньян — Фигерас) из всех пяти стран.

Направление Париж — Бодрекур — Саарбрюккен — Мангейм — Франкфурт-на-Майне длиной 2200 км представляет первый полигон развертывания системы ETCS уровня 1 на сети традиционных линий взамен национальной системы KVB. План ее внедрения включает две основные стадии:

- начальный этап продолжительностью 3 года, который предусматривает пересмотр норм, регулирующих эксплуатационную деятельность, и опытное применение не менее чем на трех пилотных участках;
- второй этап предусматривает внедрение системы на всем протяжении двух коридоров в течение следующих 12 лет.

Первые пилотные участки будут обустроены в коридоре С; уже начат процесс подготовки к конкурсу. В зависимости от числа выбранных компаний будут подобраны один или более пилотных участков.

По завершении первого этапа проект развертывания ETCS подлежит корректировке, особенно в части оценки расходов и в зависимости от прогнозов по остаточному сроку службы устройств системы KVB. Следует отметить, что ЕС в 2007–2013 гг. участвует в софинансировании (до 50%) работ начального (переходного) периода.

На сети обычных линий, помимо двух международных коридоров, программа внедрения ETCS охватывает три отчасти накладывающихся друг на друга полигона: линии, используемые только для грузовых перевозок; линии обращения дальних пассажирских поездов трансъвропейской сети TEN-T; линии с действующей системой сигнализации KVB, которая подлежит замене по истечении срока службы (начиная примерно с 2020 г.).

Ведется разработка мастер-плана на базе трех указанных полигонов. Этот план должен определить приоритеты в зависимости от доступного финансирования и наличия мощностей по внедрению. Анализ для региона Иль-де-Франс предполагается выполнять применительно к масштабам охватываемой зоны; здесь логика линий или направлений неприменима.

Кроме того, проводятся исследования по низкочастотным вариантам системы ETCS для региональных линий. Здесь традиционные технические решения для увеличения провозной способности и повышения производительности уже нельзя считать удовлетворительными, учитывая соотношение расходов и рентабельности эксплуатации этих линий.

J. Faussurier. European Railway Review. 2008, № 6, p. 50–55.