

Новый этап развития международных высокоскоростных сообщений

Строительство высокоскоростной линии LGV Est européenne («Восточной») во Франции, которая стала частью общеевропейской сети высокоскоростных железнодорожных сообщений, шло непросто. Хотя провинция Эльзас поддерживала проект линии с точки зрения ее интеграции в национальную, а затем и в международную сеть, что способствовало бы повышению роли Страсбура как крупного транспортного узла, проект с самого начала реализации характеризовался неопределенной, а скорее недостаточно высокой рентабельностью (по мнению некоторых — совершенно неудовлетворительной).

LGV Est: трудное рождение

С учетом положительного решения, принятого на самом высоком правительственном уровне, руководство Национального общества железных дорог Франции (SNCF) уделило особое внимание проблеме технико-экономического обоснования проекта линии LGV Est. Начало изучению трассы линии и финансированию объекта было положено в январе 1989 г., когда тогдашний министр транспорта Франции М. Делебарр поручил Ф. Эссигу, бывшему с 1985 по 1988 г. президентом SNCF, определить приемлемый объем инвестиций в проект и согласовать направление трассы. Результатом выбора стала почти прямолинейная трасса, теоретически дающая возможность проехать из Парижа в Страсбур за 2 ч и проходящая между двумя крупными городами Лотарингии — Мецем и Нанси (предусматривалось, что прямые железнодорожные сообщения с этими городами будут обеспечены путем постройки ответвлений к ним). Государственного финансирования,

которого можно было ожидать от различных территориальных органов на уровне регионов и департаментов, а также со стороны правительства страны и самого SNCF, оказалось недостаточно, и поэтому надежды были на содействие соседних стран, таких, как Люксембург, Германия и Швейцария, в расчете на улучшение транспортных связей с ними. Ограниченная экономическая эффективность проекта могла быть повышена благодаря участию всех четырех государств. Но это предполагало, чтобы партнеры Франции продемонстрировали свое согласие и политическую заинтересованность в проекте как части мероприятий по созданию общеевропейской сети железных дорог на основе высокоскоростных линий и соответствующего подвижного состава. В октябре 1992 г., когда такого согласия еще не было, Ф. Эссигу было дано другое задание — разработать предложения по участию частного капитала. При этом государство поручило бы строительство и техническое обслуживание линии открытому акционерному обществу

с со смешанным капиталом, в котором большинство акций принадлежало бы территориальным органам, а частному капиталу — не более 20–40%. В таком случае SNCF, не вложив ни одного су в финансирование высокоскоростной линии, стало бы ее оператором. Однако по опыту компании Eurotunnel, осуществляющей перевозки по тоннелю под Ла-Маншем, SNCF следовало бы создать концессионную компанию и вносить в ее капитал определенную долю доходов от платы за проезд, но при этом стоимость проезда неизбежно повысилась бы примерно на 30%. В подобной ситуации возврат займов происходил бы без каких-либо затрат со стороны SNCF.

Разработка директивной схемы европейской сети высокоскоростных железнодорожных сообщений, которая была заказана Европейской комиссией в конце 1990 г., завершилась подписанием в Ла-Рошели 22 мая 1992 г. соглашения между министрами транспорта Франции и Германии. В этом соглашении в качестве основного элемента транспортного коридора восток — запад, проходящего по регионам двух стран по обе стороны Рейна, была названа LGV Est. Соединение сетей высокоскоростных линий Франции и Германии предполагалось по двум направлениям: северному (через Бодрекур, Саарбрюккен и Мангейм до Франкфурта-на-Майне) и южному (через Бодрекур, Страсбур, Кель, Аппенвайер и Штутгарт до Мюнхена).

В конце декабря 1992 г. было принято окончательное решение о строительстве линии LGV Est, а в начале 1993 г. утверждено разделение строительства на два этапа, позволившее на какое-то время решить вопрос финансирования со стороны государственных органов, недостаточного для всего объекта. В то же время другие партнеры, на которых SNCF возложило слишком тяжелое бремя, стали угрожать



Высокоскоростные электропоезда ICE и TGV на вокзале станции Штутгарт (фото: DB)

выходом из проекта. Непрерывные споры и разногласия могли неблагоприятно повлиять на ход дел, но в конце концов 14 мая 1996 г. представители французской стороны (правительства и SNCF) подписали декрет, в котором данный объект признавался общественно значимым. После этого проект стал предметом новых технико-экономических изысканий, результаты которых с точки зрения уменьшения стоимости и повышения рентабельности будущей линии оказались весьма пессимистичными. В очередном отчете рентабельность объекта была оценена в 1,08% в отличие от ранее называвшейся величины 4%. На реализацию проекта в отчете отводилось 10 лет, причем рекомендовалось ограничить линию участком Шалон — Бодрекур, на котором обращались бы высокоскоростные электропоезда семейства Pendolino из вагонов с наклоняемыми кузовами. При этом подчеркивалось, что, если соединить линию LGV Est с высокоскоростной линией Мангейм — Франкфурт-на-Майне в Германии, она, безусловно, станет более рентабельной.

Обременение SNCF слишком высокими расходами и недостаток бюджетных средств грозили отказом от реализации проекта, и спасло его чисто политическое решение: в феврале 1998 г. тогдашний министр

транспорта Ж.-К. Гессо обязался от имени государства выделить на этот объект 8 млрд. евро, что означало увеличение ассигнований на 4,5 млрд. евро по сравнению с бюджетом, в 1993 г. ограниченным 3,5 млрд. евро. Однако принятое в 1995 г. решение о первоочередном строительстве LGV Méditerranée («Средиземноморской»), завершеном в 2001 г., т. е. всего через 6 лет, задержало строительство LGV Est. Тем не менее в январе 1999 г. правительство разблокировало зарезервированные 8 млрд. евро, что позволило начать работы на головном участке этой линии Вер (недалеко от Парижа) — Бодрекур. Кроме того, четыре заинтересованных региона (Иль-де-Франс, Шампань — Арденны, Лотарингия и Эльзас) выделили 4,83 млрд. евро.

Сотрудничество SNCF и DB

Очередной и решающий этап в истории LGV Est наступил 22 мая 2000 г. Министры транспорта Франции и Германии на встрече в Меце взяли обязательство обеспечить в 2006 г. пуск в совместную эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной связи Париж — Франкфурт-на-Майне/Мюнхен. Наиболее важным был признан участок этой связи от Саарбрюккена в северном направлении до Франкфурта, кото-

рый должен был быть готов к указанному сроку (фактически работы завершены на год позже, в 2007 г.).

Соединение LGV Est с высокоскоростной линией Базель — Карлсруэ железных дорог Германии (DB) посредством нового короткого участка от Келя до Аппенвайера должно быть реализовано в 2010 г. Большое символическое значение приобрело подписание 14 марта 2006 г. международного соглашения о реконструкции пограничного моста через Рейн у Келя (с заменой однопутного и повышением скорости движения поездов до 160 км/ч), сама история которого могла бы свидетельствовать о «температуре» отношений между Францией и Германией. Таким образом, французский вариант названия LGV Est превратился в международный вариант LGV Est européenne (LGV EE, «Восточноевропейская»).

За соглашениями по инфраструктуре последовало соглашение о распределении обязанностей по организации высокоскоростных международных сообщений. Президенты SNCF и DB 23 мая 2005 г. подписали в Страсбуре договор, предусматривающий создание совместного предприятия в равных долях (50:50) по эксплуатации LGV Est européenne и примыкающих к ней линий (это предприятие, получившее название Alleo, было создано в мае 2007 г. с расчетным сроком функционирования до 2012 г.; его головной офис находится в Саарбрюккене). Между Парижем и Франкфуртом планировали ввести в обращение немецкие электропоезда ICE, между Парижем и Штутгартом/Мюнхеном — французские TGV, что и было успешно осуществлено (рисунок).

Подписание этого договора означало, что стороны приступили наконец к реальному сотрудничеству, переговоры о котором длились более 10 лет. Характерным является то, что пассажирам различных стран предложен уровень качества сообще-

щений, соответствующий их потребностям, и что высокоскоростные поезда могут обращаться во Франции и в Германии как на единой железно-дорожной сети. Это эффективное сотрудничество достигнуто благодаря большим усилиям сторон по обеспечению эксплуатационной совместимости всех вовлеченных в проект технических средств (подвижного состава, пути, искусственных сооружений, систем электроснабжения и управления движением поездов).

Используемый в указанных сообщениях парк подвижного состава включает 52 поезда TGV (19 трехсистемных и 33 двухсистемных) и шесть трехсистемных поездов ICE 3.

Новая линия оснащена продублированной системой сигнализации, сочетающей как французскую TVM 430, так и общеевропейскую ETCS второго уровня; соответственно, все поезда адаптированы к этой системе, а также имеют дополнительные устройства, позволяющие им обращаться по примыкающим линиям, оснащенным национальными системами сигнализации: KVB во Франции, PZB и LZB в Германии, SIGNUM и ZUB в Швейцарии (сообщения распространились и на эту страну, а в перспективе запланировано подключить к сообщениям страны Бенилюкса).

Общий объем международных перевозок в системе высокоскоростных сообщений Alleeo в 2012 г., как полагают, достигнет 1,5 млн. пассажиров: 800 тыс. между Парижем и Франкфуртом, 650 тыс. между Парижем, Штуттгартом и Мюнхеном, 200 тыс. пассажиров в сообщениях со Страсбуром. SNCF и DB составят, таким образом, сильную конкуренцию автомобильному и воздушному транспорту.

Если в чисто технических аспектах, а также в вопросе либерализации предоставления доступа к инфраструктуре основные проблемы решены, то в том, что связано с тарифами, резервированием мест, предоставлением дополнительных услуг

(например, питания на борту), условиями проезда (например, курить в вагонах поездов ICE было разрешено только на территории Германии) и т. п., решения принимались в соответствии с особенностями культуры и обычаев каждой из сторон, но при обязательном обеспечении оговоренного уровня комфорта для пассажиров. Кроме чисто технических аспектов, пассажиры могут сравнивать и оценивать обе модели (французскую и немецкую) по фактическому уровню обслуживания, точности соблюдения расписания движения поездов и общей надежности сообщений. Так, SNCF предпочло сделать упор на оформлении интерьеров своих поездов по проекту дизайнерских фирм C. Lacroix, MBD Design и Compin, применив обивку кресел ярких тонов, новую униформу проводников и т. п., а также провело всех работников сферы обслуживания через специальные курсы по профессиональной переподготовке. В качестве интересного факта стоит упомянуть, что если ранее пассажирам объявляли о том, что «забастовка работников SNCF затронула всю сеть высокоскоростных сообщений, за исключением обслуживаемых поездами Eurostar и Thalys», то теперь говорят «всю сеть, за исключением Eurostar, Thalys и ICE». Действительно, наличие подготовленных поездных бригад из разных стран позволяет в случае забастовки французских железнодорожников без проблем заменять их специалистами железных дорог другой страны.

Продолжение следует

Итак, головной участок линии LGV Est européenne от Вера до Бодрекура уже эксплуатируется и максимальная скорость движения поездов на нем составляет 320 км/ч, но далее до Страсбура поезда идут по действующей обычной линии со скоростью не более 160 км/ч. Предстоит к 2014 г. построить участок длиной 106 км от Бодрекура до Ван-

денема (вблизи Страсбура), который пройдет через массив Вогезов. Тогда длительность поездки между Парижем и Страсбуром, прежде составлявшая 4 ч, а затем (после ввода в эксплуатацию первого участка линии) 2 ч 20 мин, будет сокращена до 1 ч 50 мин.

Подготовительные работы начнутся в 2009 г., основные — в 2011 г. Как полагают, этот проект получит существенный объем финансирования со стороны властей и организаций востока Франции. При этом регион Шампань — Арденны обусловил свою финансовую поддержку RFF (созданной в 1997 г. компании — оператору инфраструктуры железных дорог Франции, в ведении которой теперь находится железнодорожное строительство) требованием электрификации линии Париж — Труа, чтобы указанный район не остался на периферии железнодорожных связей. Средства, выделяемых правительством страны, RFF и Европейским союзом, все же недостаточно. Поэтому не исключено, что этот второй этап строительства LGV Est européenne будет реализовываться на основе государственно-частного партнерства. Идея, выдвигавшаяся Ф. Эссьеком еще в 1990-х годах, но отвергнутая по политическим мотивам, сегодня возрождается и поддерживается.

Министерство транспорта поручило специалистам Корпуса дорог и мостов найти решение проблемы уменьшения государственного финансирования. Пока очевидно лишь то, что для создания к 2020 г. во Франции сети новых высокоскоростных железнодорожных линий общей протяженностью 1800 км, помимо 50 млрд. евро со стороны RFF, необходимо вложить еще как минимум 50 млрд. евро, а это осуществимо лишь путем государственно-частного партнерства на концессионной основе.

По материалам компании Alleeo; G. Ribeill. Le Rail, 2007, № 137, p. 48–50.