

# Грузовые перевозки в Европе: проблемы и перспективы

Европейская ассоциация грузовых железных дорог (ERFA), созданная в 2002 г., объединяет частных операторов грузовых перевозок, которые работают в направлении развития конкурентоспособного железнодорожного рынка. Немалое значение для развития единого европейского рынка с прозрачными условиями имеет инвестиционная активность формирующих его стран.

Снижение выбросов углекислого газа транспортными средствами является одним из политических приоритетов ведущих стран Европы на ближайшие годы. Хотя железные дороги обладают явными конкурентными, в том числе экологическими преимуществами в сфере грузовых перевозок, в целом железнодорожный сектор практически не использует имеющиеся возможности для усиления своей роли. Заказчики при выборе перевозчика руководствуются не политическими приоритетами Европейского союза (ЕС), а критериями эффективности

и качества, поэтому железнодорожному транспорту нужно работать в направлении повышения привлекательности предлагаемых клиентам услуг.

В настоящее время более 50% грузовых железнодорожных перевозок в Европе приходится на выполняемые в международных сообщениях. Этот рынок стабильно растет, поскольку как заказчики, так и перевозчики мыслят все более глобально. Но пока серьезные проблемы связаны с пересечением государственных границ и сопротивлением новым методам работы.

Железные дороги нередко позиционируются как монопольные поставщики услуг в рамках своей страны. Наднациональное мышление и принятие операторами железнодорожной инфраструктуры клиентоориентированных решений ускорит развитие железных дорог как доминирующего вида транспорта.

С этой точки зрения принятый Сообществом европейских железных дорог (CER) в мае 2016 г. в Брюсселе документ по железнодорожным грузовым коридорам (Sector Statement on Rail Freight Corridors) и декларация министров транспорта по трансграничным железнодорожным перевозкам, подписанная в Роттердаме в июне 2016 г., стали первыми шагами на пути совершенствования железнодорожных перевозок на уровне ЕС. Ассоциация ERFA в развитие этих документов сформулировала перечень конкретных действий с указанием структур, ответственных за их реализацию, сроков исполнения в соответствии с поставленными целями по повышению качественных показателей обслуживания и эффективности использования сети железных дорог (рис. 1).

Решающее значение для повышения привлекательности и конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок с точки зрения клиентов имеют точное представление о времени прибытия отправок и мониторинг их продвижения. Клиенты требуют большей надежности и пунктуальности перевозок, и если другие виды транспорта уже располагают информационными системами, функционирующими в режиме реального времени, то операторы грузовых железнодорожных перевозок в этом отно-

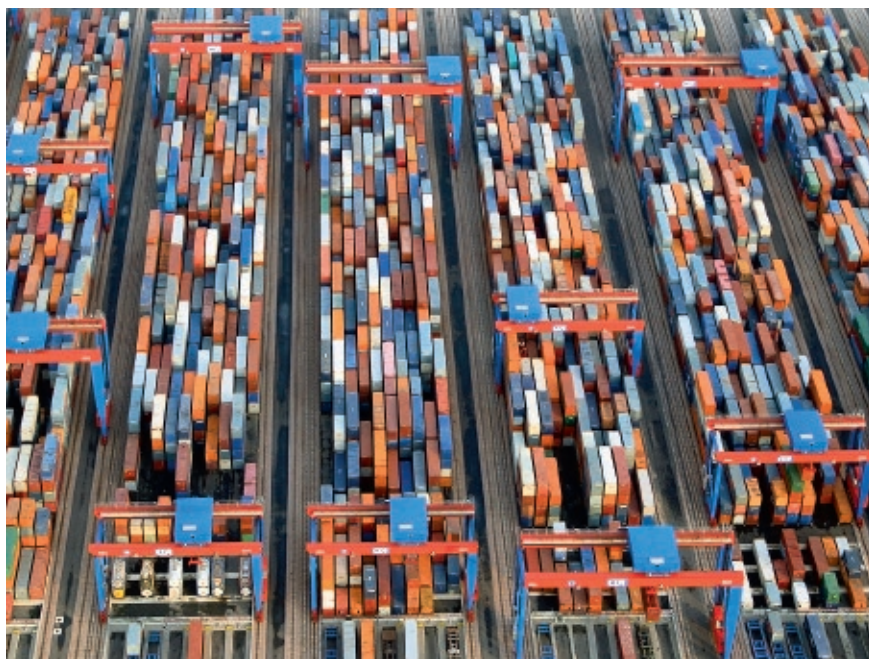


Рис. 1. Контейнерный терминал в Гамбурге (Германия)



Рис. 2. Пилотный проект ETCS на железных дорогах Норвегии (NSB) был запущен в 2015 г.

шении отстают. Поэтому ERFA в 2017 г. намерена запустить пилотный проект по информированию клиентов о статусе отправки.

Такой подход позволит решить ряд эксплуатационных вопросов, но этого недостаточно для обеспечения четкого наднационального управления грузовыми перевозками в европейских железнодорож-

ных коридорах. Масштабный пересмотр законодательных актов, регламентирующих эксплуатацию грузовых коридоров, будет иметь жизненно важное значение для обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в Европе.

Координация и диалог должны стать обычной практикой взаимо-



Рис. 3. Железнодорожный транспорт обладает экологическими преимуществами в сравнении с другими видами транспорта

действия инфраструктурных компаний и операторов перевозок. Им нужно согласованно работать, чтобы, своевременно реагируя на запросы рынка, совершенствовать европейскую железнодорожную систему в целом. Устранение технических и эксплуатационных барьеров останется приоритетной задачей для железных дорог Европы в 2017 г. Инвестициями небольшого масштаба можно реально изменить ситуацию в плане повышения производительности и качества железнодорожных перевозок, например, благодаря увеличению длины и массы грузовых поездов, устранению узких мест.

К сожалению, односторонние государственные решения могут иметь негативные последствия для эксплуатационной совместимости железнодорожных предприятий Европы. К примеру, так обстоит дело с мерами, объявленными некоторыми национальными правительствами для борьбы с шумом, возникающим при движении поездов. Этот шум — непростая проблема для железнодорожных перевозок, и, по мнению ERFA, она должна решаться на европейском уровне с достаточной финансовой поддержкой для владельцев вагонов и операторов грузовых железнодорожных перевозок.

То же самое относится и к разветвлению европейской системы управления движением поездов (ETCS) (рис. 2). В долгосрочной перспективе она может принести существенную выгоду, но велика вероятность, что из-за высоких расходов на оборудование многие железнодорожные операторы не продержатся на рынке так долго, чтобы увидеть и оценить эксплуатационную совместимость и повышение уровня безопасности в результате внедрения ETCS.

ERFA предлагает конкретные финансовые решения для поддержки операторов, разделяя стоимость и преимущества от реализа-



ции ETCS между заинтересованными сторонами.

Одна из основных задач, направленных на привлечение частных инвестиций в железнодорожную систему, состоит в справедливых и прозрачных рыночных условиях в масштабах Европы. В этой связи ERFA полностью поддерживает усилия ЕС по обеспечению оптимального использования и доступа без дискриминации к предприятиям по техническому обслуживанию. Рынок таких услуг должен быть прозрачным, чтобы способствовать усилению конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Существующие препятствия и практика дискриминации, с которыми сталкиваются малые и частные операторы грузовых перевозок в Европе, по-прежнему подрывают способность железнодорожного сектора к росту и конкуренции с другими видами транспорта.

Опыт таких европейских стран Центральной Европы, как Австрия и Польша, показывает, насколько важны для развития рынка грузовых перевозок (как внутренних, так и международных) инвестиции в развитие инфраструктуры.

### Австрия

В 2017 г. Австрия отметит 180-летие национальных железных дорог — и это прекрасная возможность не только вспомнить об исторических достижениях, которые сформировали современную железную дорогу, но и оценить ее перспективы (рис. 4).

В последние годы Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) инвестировали значительные средства в развитие инфраструктуры, в том числе ориентированной на создание нового потенциала в грузовых перевозках. В 2017 г. планируется завершение ряда основных проектов, включая увеличение до четырех числа путей на линии Вена — Линц и строительство линии в



Рис. 4. Грузовой поезд на сети ÖBB



Рис. 5. Строительство базисного тоннеля Земмеринг

обход города Санкт-Пёльтен, призванной повысить пропускную способность по оси Дуная, особенно для грузовых перевозок. На 2018 г. намечен ввод в эксплуатацию нового участка Клайнмюнхен — Линц.

Следующим шагом в модернизации коридора Вена — Зальцбург станет строительство двух дополнительных путей на двухпутном участке Линц — Вельс. Пока этот участок является узким местом, так как здесь междугородные пассажирские поезда сообщением с

Зальцбургом конкурируют за пропускную способность с грузовыми поездами, следующими в Пассау (Германия), а также с региональными поездами, обслуживающими Линц.

На данный момент инфраструктурные проекты сфокусированы в коридоре Вена — Каринтия: здесь ведется строительство базисного тоннеля Земмеринг (рис. 5) протяженностью 27 км (он сократит время сообщения между Веной и Грацем до 1 ч 50 мин) и тоннеля Ко-





Рис. 6. Строительство базисного тоннеля Бреннер

ральм протяженностью 33 км; продвигаются работы на новой линии из города Грац до тоннеля Коральм. На восточном участке линии Koralmbahn (протяженностью 130 км) — от тоннеля Коральм до города Клагенфурт существующая однопутная линия была реконструирована со спрямлением

трассы на нескольких участках, что потребовало масштабных тоннельных работ. Две новые пассажирские станции строятся на обоих концах тоннеля Коральм: вблизи Санкт-Пауль-им-Лавантталя и в Грос-Санкт-Флориане. После завершения строительства в 2023 г. железная дорога Koralmbahn и ба-

зисный тоннель Земмеринг помогут существенно сократить время сообщений между городами Вена, Грац, Клагенфурт и Виллах.

На западе Австрии ведется строительство базисного тоннеля Бреннер, к декабрю 2016 г. была завершена проходка 60 из 230 км тоннельной системы (рис. 6).



Рис. 7. Терминал в промышленной зоне Инцесдорф



Значительные инвестиции выделяются и на развитие базы грузовых перевозок. В декабре 2016 г. открыта первая очередь интермодального терминала Вена-Южная вблизи промышленной зоны Инцерсдорф (рис. 7), в 2017 г. планируется завершить реконструкцию интермодального терминала Вольфурт в Форарльберге на западе Австрии. Эти дополнительные мощности необходимы для поддержки роста рынка интермодальных грузовых перевозок в Австрии.

Картина грузовых перевозок в отличие от пассажирских в целом менее позитивна, поскольку грузооборот еще не восстановился до уровня 2008 г. Австрия в силу своего географического положения является ключевой страной для транзитных перевозок, поэтому объем грузовых перевозок на национальной сети во многом зависит от соседних стран. На повагонных перевозках серьезно сказывается закрытие подъездных путей к промышленным предприятиям в Австрии и соседних странах. Чтобы компенсировать эти негативные эффекты, Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологий (BMVIT) Австрии планирует пересмотреть схемы субсидирования перевозок повагонными отправками, что поможет защитить этот сектор от дальнейшего спада.

Рыночная доля частных операторов грузовых перевозок ежегодно растет начиная с 2001 г., и эта тенденция, вероятно, сохранится и в 2017 г. Традиционно новые участники рынка фокусировали свое внимание на перевозках маршрутными поездами по Дунайскому и Бреннерскому коридорам (рис. 8), но с недавнего времени они начали наращивать свое присутствие на маршруте Вена — Грац и в сообщениях с Северной Италией.

С переходом на новое расписание 11 декабря 2016 г. Федеральные железные дороги Австрии ввели в обращение ночные пассажир-

ские поезда бренда ÖBB Nightjet, объединившего маршруты, от обслуживания которых отказались железные дороги Германии (DB), и 11 маршрутов ÖBB. Время покажет, повлияет ли новая концепция на рентабельность ночных поездов. ÖBB заключили контракты на поставки новых локомотивов для грузовой и пассажирской работы, компания Siemens продолжает поставки электропоездов Cityjet, предназначенных для обновления региональных поездов, эксплуатируемых в районе Вены, Линца и Граца.

В 2017 г. ÖBB планируют отказаться от пассажирских перевозок на еще нескольких малодейственных региональных линиях помимо тех, обслуживание на которых прекращено в декабре 2016 г. В частности, ÖBB стремятся передать региональному оператору Stern & Hafferl некоторые сообщения в Верхней Австрии.

#### Польша

Географическое положение Польши в Центральной Европе и относительно спокойный рельеф местности на первый взгляд создают идеальные условия для процве-

тания железных дорог, в том числе в секторе грузовых перевозок. Однако годы пренебрежения интересами отрасли и недостаточного финансирования в недалеком прошлом привели к сокращению сети железных дорог более чем на четверть и деградации значительной части оставшихся в эксплуатации линий. Обратить вспять негативную тенденцию удалось благодаря значительным инвестициям, поддержанным повышением спроса на внутренние и междугородные железнодорожные перевозки и либерализацией рынка.

В целом перспективы железных дорог Польши (РКР) представляются умеренно позитивными. Стабильные темпы экономического роста повысили спрос на грузовые железнодорожные перевозки внутри страны (рис. 9). РКР также привлекают выгоду из географического положения за счет роста объемов международных перевозок, особенно в связи с увеличением числа прямых грузовых поездов в сообщениях с Китаем.

Отмечается восстановление позиций РКР в перевозках пассажиров междугородными поездами. В результате процессы сокращения



Рис. 8. Грузовой поезд компании Lokomotion, выполняющей перевозки по Бреннерскому коридору



Рис. 9. Грузовой поезд компании PKP Cargo — оператора грузовых перевозок железных дорог Польши



Рис. 10. Контейнерный терминал PKP Cargo в Славкуве на юге Польши

сети если не остановились, то, по крайней мере, существенно замедлились.

Наиболее важным фактором, определяющим перспективы развития национальной сети, являются масштабные инвестиции, осуществляемые в настоящее время. В рамках инвестиционного плана Европейского союза (MFF) на 2014 – 2020 гг. на реконструкцию и развитие железных дорог Польши выделяется 10,2 млрд евро. Это более чем в 2 раза превышает сумму, предназначенную РКР в 2007 – 2013 гг., – 4,8 млрд евро. Инфраструктурная компания РКР PLK, как ожидается, получит львиную долю – 9,48 млрд евро.

В какой-то мере рост грузовых и пассажирских перевозок объясняется недавним восстановлением и модернизацией ряда линий. Тот же эффект ожидается, но в гораздо большем масштабе после завершения намеченных работ по дальнейшему обновлению сети.

Однако отмены поездов и закрытие линий на всем протяжении, неизбежные при таком масштабе инфраструктурных работ, могут сдерживать рост пассажирских и

грузовых перевозок в ближайшей перспективе.

Стимулирующее влияние на рынок, как ожидается, может оказать и становление европейских транспортных коридоров. Два финансируемых из фонда Connecting Europe Facility (CEF) грузовых железнодорожных коридора (Балтика – Адриатика и Северное море – Балтика) проходят через Польшу. Реализуемые на направлениях север – юг и восток – запад мероприятия направлены на повышение их пропускной и провозной способности (рис. 10). Входящий в эту программу коридор Rail Baltica, связывающий линией нормальной колеи Варшаву и Таллин, добавит дополнительный потенциал для развития транзитных железнодорожных перевозок.

Сотрудничество инфраструктурных компаний всех европейских стран способно активно содействовать развитию грузовых перевозок в международных сообщениях, в том числе эффективному использованию усовершенствованной инфраструктуры.

И последнее, но не менее важное обстоятельство: в перспективе

Польша сможет извлечь пользу от эксплуатации транспортных коридоров, которые являются результатом не инициатив ЕС, а проектов китайской стороны по созданию сухопутной связи со странами Европы. В этом случае усиливается роль Польши как перевалочного пункта в европейской части нового Шелкового пути.

Одна из актуальных проблем для Польши – это своевременное завершение инфраструктурных проектов, в финансировании которых участвует ЕС. Еще одна угроза вытекает из планов по реорганизации РКР с созданием холдинга, куда войдет оператор железнодорожной инфраструктуры РКР PLK. Нынешнее благоприятное развитие рынка железнодорожных перевозок Польши во многом обусловлено фактической независимостью РКР PLK, которая обеспечивает нейтральное отношение к операторам железнодорожных перевозок и равные условия для действующих и новых участников рынка.

Материалы CER ([www.cer.be](http://www.cer.be));  
*International Railway Journal*, 2017, № 1,  
р. 31, pp. 38 – 39.