

Система перевозок автопоездов по маршруту Люксембург — Перпиньян

В марте 2007 г. планировали начать перевозки автопоездов на железнодорожном подвижном составе по маршруту Люксембург — Перпиньян. Протяженность этого маршрута, пересекающего с севера на юг почти всю территорию Франции, составляет около 1000 км. В первое время на этом направлении ежесуточно будет курсировать одна пара поездов, а общее число перевезенных автопоездов составит 30 тыс. в год. Но по мере усиления технической оснащенности и протяженности железнодорожных линий, используемых для таких перевозок, они могут стать действенной альтернативой традиционным перевозкам по автомобильным дорогам.

На протяжении более 15 лет дирекция грузовых перевозок Национального общества железных дорог Франции (ныне — компания Fret SNCF) вынашивала идею создания специализированного грузового транспортного коридора, проходящего через всю страну с севера на юг, для перевозки автопоездов по технологии, во франкоязычном варианте известной как *route roulante* (рис. 1). Для этого не требуется строить новую линию — на всем маршруте от Люксембурга до Перпиньяна (точнее — между станциями Бетамбур в Люксембурге и Булу во Франции) будут использованы действующие линии сети железных дорог, так что проект подобного сообщения весьма прагматичен и не требует крупных инвестиций.

Крупномасштабный проект организации перевозок автопоездов по железным дорогам обнародован еще в 1991 г. дирекцией грузовых перевозок SNCF. Речь шла о транспортировке полных автопоездов — тягачей и полуприцепов — с использованием длинных (до 1500–2000 м) железнодорожных поездов из 75–100 специальных платформ общей массой до 10 тыс. т. При межпоездных интервалах, равных 6 мин, и движении поездов со скоростью

120–140 км/ч расчетный объем перевозок мог бы достигать 1500 авто-транспортных единиц в час (в обоих направлениях), или до 30 тыс. в сутки при функционировании сообщения в течение 20 ч из 24. Иначе говоря, в случае реализации проекта ежесуточно перевозилось бы такое же число автопоездов, что за весь год в то время.

Перевозки автопоездов железнодорожным транспортом по указанному маршруту предполагали начать со скромными показателями, т. е. с одной пары челночных поездов, совершающих рейсы в ночное время (с 18 ч вечера до 6 ч утра). Каждый из двух поездов из 20 вагонов способен перевозить 40 автомобильных полуприцепов. В отличие от перевозок через Альпы по маршруту Этон (Франция) — Орбассано (Италия) здесь тягачи планировали оставлять в терминалах в местах погрузки. Такое решение — не перевозить тягачи и их водителей — было принято в надежде на обеспечение рентабельности эксплуатационной деятельности.

Модель совместной перевозки тягачей и полуприцепов применяется обычно в сообщениях на относительно короткие расстояния и связана с многочисленными пробле-

мами, что наглядно демонстрирует опыт аналогичных перевозок по тоннелю под Ла-Маншем, осуществляемых компанией Eurotunnel. По оценке Федерации транспортных и логистических предприятий Франции (TLF), принятая для маршрута Люксембург — Перпиньян модель «обезличенной» перевозки, которая считается инновационной, в определенной мере соответствует модели, принятой на автомобильном транспорте, когда в перевозках на большие расстояния практикуется обслуживание маршрутов сменными водителями. В данном же случае вместо пересменки двух водителей предусмотрено выполнять сквозной рейс по железной дороге на расстояние 1000 км.

В рассматриваемом проекте намечено использовать вагоны-платформы типа Modalohr, которые оснащены поворотной грузовой площадкой с заездом сбоку (рис. 2). Такие вагоны уже эксплуатируются на упомянутой выше трансальпийской линии. Затраты на приобретение 45 вагонов Modalohr (по 20 для каждого из двух поездов и пяти резервных) составляют 18 млн. евро (по 400 тыс. евро за один вагон). Вагоны для маршрута Люксембург — Перпиньян представляют собой почти полные аналоги тех, которые используются на маршруте Этон — Орбассано. Единственное отличие: поскольку тягачи на вагонах не перевозят, на конечных терминалах можно обойтись без погрузчиков, которые необходимы



Рис. 1. Перевозка автопоездов по технологии *route roulante*



Рис. 2. Терминал интермодального железнодорожно-автомобильного сообщения с использованием вагонов-платформ типа Modalohr

при погрузке двух тягачей на одну платформу. Отказ от дополнительных погрузочно-разгрузочных операций позволяет упростить конструкцию вагонов и оптимизировать процесс накатки и выкатки автомобильных полуприцепов.

Для улучшения состояния инфраструктуры Агентство по финансированию транспортной инфраструктуры Франции (AFITF) выделило в 2006 г. 30 млн. евро. Из этой суммы администрации инфраструктуры железных дорог Франции (RFF) потребуется около 15 млн. евро для устранения негабаритных мест на трассе маршрута. Остальные средства должны быть использованы для покрытия непредвиденных расходов и для финансирования дополнительных работ по совершенствованию данного сообщения, например для прокладки соединительного пути в сторону Марселя или для увеличения габарита тоннеля Рош-де-Кондрё на левом берегу Роны в целях обеспечения возможности использования дублирующего участка маршрута.

Компания Loggy-Rail, с февраля 2006 г. занимавшаяся подготовкой к открытию перевозок на новом маршруте, на начальном этапе имела в своем распоряжении 30 млн. евро (10 млн. из средств акционеров, 20 млн. — за счет займа). Из этой суммы 18 млн. евро предназначались для закупки 45 вагонов, 10 млн. для обустройства двух терминалов в ко-

нечных пунктах маршрута, остальное — для организации эксплуатационной деятельности. Как надеются, на уровень рентабельности сообщение Люксембург — Перпиньян может выйти в течение 2 лет.

Тариф установлен в размере около 900 евро за перевозку одного автоприцепа, что выше того сбора, который платят автотранспортные предприятия, пользующиеся автомагистралями А9, А7, А6 и А31. Но поскольку водители не будут следовать вместе с полуприцепами и могут в это время вести другие автопоезда, общие расходы на перевозки должны со временем сбалансироваться. По мнению специалистов TLF, железнодорожное плечо является звеном автотранспортной логистической цепочки, так как в любом случае начальные и конечные участки перевозок от двери до двери осуществляются по автомобильным дорогам.

Вовлечение в реализацию проекта Сберегательного банка, выступающего в качестве основного инвестора, показывает возможность вложения общественных средств в транспортное предложение, которое, хотя и является альтернативой традиционным автомобильным перевозкам, достойно признания как логичное, полезное и прозрачное дополнение. SNCF расценивает проект как весьма ценный для автомобильного транспорта и не считает до некоторой степени подчиненное положение железной дороги отрицательным фактором. Другими словами, здесь железнодорожный и автомобильный транспорт выступают как единый оператор комбинированной транспортной системы нового типа. Полагают также, что затребованные для реализации проекта финансовые средства представляются весьма умеренными для столь многообещающего предложения.

Естественно, в первое время, при одной паре обращающихся поездов, не стоит надеяться на большой объем перевозок. Пока что, как намечено, это будут 30 тыс. полуприцепов

в год, или 4% объема перевозок, выполняемых в настоящее время грузовым автомобильным транспортом, следующим по тому же маршруту Люксембург — Перпиньян, в обоих направлениях. Это мало, но, если система челночных железнодорожных перевозок автопоездов будет поступательно развиваться, их доля, несомненно, возрастет. Кроме того, данный маршрут — не единственно возможное направление. По данным компании Modalohr, потенциальные партнеры, готовые сотрудничать в использовании новой технологии перевозок, имеются на всей сети железных дорог страны. На следующем этапе внедрения новая система перевозок может быть реализована на маршруте Ирун (Испания) — Тур — регион Иль-де-Франс, где предполагается организовать ее до конца 2007 г. Даже при существующих габаритах искусственных сооружений, т. е. без дополнительных работ большого объема, на этом направлении можно перевозить по железной дороге до 10% обращающихся здесь грузовых автопоездов.

Накопленный опыт перевозок через Альпы по технологии route roulante весьма обнадеживает, по крайней мере с технической стороны и по частоте движения поездов. При этом может иметь большое значение лоббирование этого и ему подобных проектов со стороны Ассоциации Route roulante, которая в результате многолетних поисков выбрала оптимальную и экономически оправданную модель организации перевозок. Кроме того, процесс либерализации грузовых железнодорожных перевозок находится еще на начальной стадии, и SNCF очень заинтересовано в том, чтобы стать основным исполнителем в этой новой сфере. Однако на следующем этапе, после либерализации перевозок, начатой в конце марта 2006 г., SNCF рассматривает в качестве будущих операторов компании, входящие в состав TLF.