

Реконструкция грузового коридора Heartland

Увеличение по высоте габарита тоннелей в коридоре Heartland означает, что грузовые поезда с контейнерами, погруженными в два яруса, будут обращаться между городами Чикаго и Норфолк (США) намного быстрее.

Реализацию проекта увеличения вертикального габарита 28-тоннелей на одной из линий, связывающих порт Норфолк (штат Виргиния) и Чикаго, железнодорожная компания Norfolk Southern (NS) начала в октябре 2007 г. Завершение этого проекта, намеченное на 2010 г., позволит сократить более чем на 320 км расстояние между конечными пунктами следования контейнерных поездов и на сутки время транзита между Восточным побережьем и Средним Западом.

Эта линия, называемая также коридором Heartland, проходит по территории штатов Виргиния, Западная Виргиния, Кентукки, Огайо и подходит к Чикаго с востока через Бельвю (рисунок).

Коридор представляет собой основу сети линий, построенных в конце XIX в. для обслуживания богатейших угольных месторождений на территории штатов Западная Виргиния, Кентукки и Виргиния. В южной своей части коридор проходит в долине реки Таг вдоль границы штатов Кентукки и Западная Виргиния в гористой местности по многочисленным тоннелям длиной от 53 до 1006 м. Линию проектировали в расчете на перевозки больших объемов массовых грузов, поэтому она в основном двухпутная. Однако при проектировании и строительстве тоннелей никто не предполагал возможности перевозки контейнеров в два яруса высотой до 6,4 м над УГР.

Перевозки контейнеров в два яруса

Объемы контейнерных перевозок в 2007 г. несколько сократились как следствие общеэкономических тенденций, но долгосрочные прогнозы подтверждают перспективы стабильного роста таких перевозок в силу активного развития международной торговли.

В середине 1980-х годов североамериканские железные дороги начали перевозки контейнеров, погруженных на платформы в два яруса, и они быстро стали обычным явлением. Постепенно железные дороги увеличили вертикальный габарит на ряде линий своих сетей для про-

пуска поездов большей высоты. Но NS в настоящее время вынуждена пропускать поезда Норфолк — Чикаго с контейнерами в два яруса по южному маршруту через Ноксвилл или по северному через Гаррисберг, в то время как коридор Heartland более чем на 320 км короче и имеет резервы провозной способности. Пропуск контейнерных поездов по этому коридору улучшит обслуживание грузовладельцев и высвободит пропускную способность других линий, но даже этих выгод недостаточно, чтобы NS могла финансировать проект реконструкции только из собственных источников.

Федеральные и штатные инвестиции

Власти штатов Огайо, Виргиния и Западная Виргиния решили использовать возможности ускорения своего экономического развития путем упрощения доступа с территорий этих штатов к мировым рынкам за счет развития интермодальных сообщений. Западная Виргиния предложила включить в проект терминал Ричард, находящийся около речного порта Хантингтон. Виргиния оценила достоинства проекта с точки зрения оживления региона



Схема коридора Heartland

порта Норфолк и предложила в качестве вклада в общее дело интермодальный терминал в районе Роанока. Для Огайо представляет интерес проект преобразования бывшей военной базы Rickenbacker вблизи Колумбуса в интермодальный логистический центр. Центр, открытый в декабре 2007 г., имеет перерабатывающую способность 250 тыс. контейнеров и полуприцепов в год и в настоящее время обслуживается шестью поездами в сутки: четырем в направлении на Чикаго и двумя на Норфолк. Реализация проекта его расширения стоимостью 68,5 млн. дол. станет первым ощутимым результатом программы Heartland.

Федеральное правительство видит перспективность программы Heartland не только в повышении темпов экономического развития регионов, но и в получении выгоды для общества за счет переключения междугородных грузовых потоков с автомобильных дорог на железные с соответствующим уменьшением загрязнения окружающей среды и сокращением расхода топлива. Интересы всех сторон материализовались в форме частно-государственного партнерства, участники ко-

торого воспользуются результатами программы пропорционально участию в ее реализации.

Федеральное правительство направило 95 млн. дол. на проект увеличения габарита тоннелей стоимостью 151 млн. дол. и 30,4 млн. дол. на проект логистического центра в Колумбусе. Правительство Виргинии выделило 22,35 млн. дол. на интермодальный терминал и реконструкцию четырех тоннелей на территории штата, правительство Западной Виргинии участвует в финансировании строительства интермодального терминала, правительство Огайо ассигновало 836 тыс. дол. на реконструкцию мостов, линий электропередачи и модернизацию системы сигнализации. На долю NS остаются расходы в части, не покрытой средствами из указанных источников.

Намеченные на 3 года работы будут выполняться в три этапа с продвижением с востока на запад. При этом методы увеличения габарита тоннелей могут быть разными — от понижения уровня пути до изменения сечения тоннеля в зонах верхних углов свода.

Самой серьезной проблемой проекта является не столько его техниче-

ская сторона, сколько обеспечение перевозок угля и других грузов во время выполнения строительных работ, так как отдельные участки будут закрываться на 10 ч по будним дням. Поезда предполагается пропускать в остальные дни и часы суток, а некоторые отклонять на круглые маршруты.

NS предприняла меры по минимизации влияния программы Heartland на клиентуру, в первую очередь на отправителей угля. В период выполнения работ предполагается точно и своевременно информировать грузовладельцев о всех изменениях графика движения поездов. Эту же цель преследует и привлечение основных грузовладельцев к планированию перевозок на разных этапах реализации проекта.

Программа Heartland рассматривается как один из самых заметных инженерных проектов настоящего времени и как начало нового этапа партнерских отношений, которые пойдут на пользу национальной экономике и усилят конкурентные преимущества железных дорог для клиентуры и общества в целом.

R. Chapman. International Railway Journal, 2008, № 4, p. 19–20.

НОВЫЕ КНИГИ

Поплавский А. А. Создание эффективной управляющей системы для оперативного руководства перевозочным процессом на железнодорожном транспорте. — М.: Интекст, 2007. — 184 с.

На сети Российских железных дорог протяженностью 85,5 тыс. км необходимо организовать единое управление перевозочным процессом, поскольку сбой в одном месте может оказывать негативное влияние на работу целых направлений и полигонов сети.

В последние годы создаются центры управления перевозками, где концентрируется диспетчерский аппарат, выполняющий функции оперативного управления перевозочным процессом. При этом существенно возрастает роль информационно-вычислительных комплексов. Необходимо связать воедино многие тысячи АРМ, информационные базы данных, центры управления и вычислительные центры, сети связи. Требуется организовать единое и эффективное функционирование этой

сложной управляющей структуры, чтобы наилучшим образом использовать дорогостоящие технические средства железных дорог.

В исследовании на основе использования новых возможностей информационных технологий решена крупная народнохозяйственная и научно-практическая проблема обоснования методологических принципов построения и проектирования, а также разработки и внедрения конкретных решений по основным вопросам работы автоматизированных диспетчерских центров ОАО «РЖД», являющихся главным звеном управляющей части системы оперативной организации перевозочного процесса на сетевом и дорожном горизонтах управления.

За дополнительной информацией обращайтесь по телефону (499) 317-55-65. Приобрести книгу можно в издательстве «ТрансИнфо» (www.transinfo.ru, тел.: (495) 262-86-24; 262-71-28).