



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

22/2023

### Развитие грузовых железнодорожных перевозок в Испании

В последние годы доля железных дорог Испании на рынке грузовых перевозок постоянно снижалась и в 2020 г. опустилась до исторического минимума – 4,1 %. Инжиниринговая и консалтинговая компания Ineco Ingenieria y Economia del Transporte (INECO) в опубликованном в начале 2022 г. отчете отмечала несколько факторов, усугубляющих положение национальных железных дорог в грузовых перевозках. Это, в первую очередь, отсутствие достаточного местного спроса. Так, в радиусе 1000 км от центра Пиренейского полуострова проживает около 50 млн чел., что значительно меньше, чем, например, в странах Бенилюкса. Второй, не менее важный фактор – сокращение в последние десятилетия в стране объемов промышленного производства (исключение составляют автомобильная промышленность и портовая деятельность) по сравнению с другими европейскими странами.

Также в отчете отмечалось, что несмотря на достаточно развитую железнодорожную сеть в стране, практически нет условий для оказания грузовладельцам услуги последней мили из-за отсутствия подъездных путей к логистическим терминалам и промышленным комплексам, а также резервов пропускной способности на участках с интенсивным движением пригородных поездов.

Следует при этом отметить, что падение объемов грузовых железнодорожных перевозок не является свидетельством бездействия властных структур. За последние 20 лет все сменявшие друг друга правительства заявляли о приоритете этого вида транспорта и разрабатывали соответствующие планы.

Однако пандемия и последовавший экономический спад потребовали

изменения подходов к определению приоритетов в транспортной политике: современный план восстановления и устойчивого развития базируется на первоочередности задач по декарбонизации экономики. Испанским правительством в рамках национального плана восстановления и устойчивого развития разработана стратегия Mercancías 30, реализация которой направлена на удвоение доли железнодорожного транспорта страны в грузовых перевозках с тем, чтобы она приблизилась к 10 %.

Стратегия Mercancías 30 охватывает комплекс кратко- и среднесрочных мероприятий, на которые выделяется 8,4 млрд евро в течение следующих пяти лет, с целью привлечения грузов на железные дороги с автомобильного транспорта. Порядка 1,5 млрд евро из фондов ЕС уже направлено на развитие мультимодальных сообщений, логистических терминалов, железнодорожных связей с портами, цифровизацию и финансовую поддержку компаний – участников логистических цепочек.

Помимо национальных операторов железнодорожных перевозок Renfe Mercancías и инфраструктуры Adif, в программе задействованы администрация государственных портов Puertos del Estado, лоббирующая грузовые железнодорожные перевозки группа Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, лизинговая компания VTG, ассоциации владельцев грузовых вагонов и частных операторов, логистические компании.

В настоящее время более 50 % объема перевозок грузов приходится на сообщения с портами, причем в основном это контейнеры и обменные кузова (в 2016 г. – 40 %). Этому росту способствовали крупные судовые компании, пользующиеся услугами частных операторов грузовых железнодорожных перевозок Испании: так, швейцарская судовая компания MSC работает с оператором Medway, французская CMA CGM – с оператором Continental Rail, китайская Cosco – с компанией Logitren, датская Maersk – с оператором Go Transport.

Перевозки по схеме железная дорога – порт отличаются высокой степенью концентрации. По данным Испанской национальной комиссии по рынкам и конкуренции (CNMC), на три порта – Барселона, Валенсия и Бильбао в 2018 г. приходилось 56 % объема грузовых перевозок, а с учетом Хихона, Ла-Коруньи, Сантандера и Таррагоны суммарная доля этих портов приближалась к 90 %. Основными для таких перевозок являются коридоры Барселона – Сарагоса и Валенсия – Мадрид.

В настоящее время реализуется ряд проектов по развитию железнодорожных связей с портами. Самым крупным является проект строительства второй линии в порт Барселоны. Ведутся работы на новом южном подходе к порту Кастельон-де-ла-Плана (провинция Кастельон),

выполняются аналогичные мероприятия в отношении портов Сагунто (провинция Валенсия), Ла-Корунья и Ферроль на северо-западе страны.

В рамках отдельной программы осуществляется сооружение обгонных путей для грузовых поездов длиной 750 м на линиях Альсехирас – Бобадиля, Сагунто – Сарагоса, Сарагоса – Реус, Уэльва – Севилья, Бадахос – Сьюдад-Реал и Бильбао – Миранда-де-Эбро, а также удлиняются пути на ряде терминалов.

В 2021 – 2023 гг. на развитие железнодорожной инфраструктуры логистических терминалов выделено 240 млн евро, в 2024 – 2030 гг. планируется добавить еще 120 млн евро. В Испании стратегически важными являются терминалы в Барселоне, Валенсии, Мадриде, Вальядолиде, Севилье, Витории-Гастейс и Сарагосе. Терминалы Мериды и Навальмораль-де-ла-Мата на территории автономного сообщества Эстремадура в перспективе будут обслуживать поезда, курсирующие на линии порт Синиш/Лиссабон – Бадахос – Мадрид, входящей в Средиземноморский коридор.

Особого внимания требует решение задачи доставки грузов заказчикам в пределах крупных агломераций. Это стало особенно актуальным в последние годы с ростом электронной торговли, и соответственно усилением спроса на доставку автомобильным транспортом в городских зонах. Решением может стать строительство новых терминалов вблизи городских центров или реабилитация уже существующих с целью сокращения автомобильных пробегов. Для доставки легких грузов могут использоваться дроны и малогабаритные транспортные средства, питающиеся солнечной энергией.

В качестве эффективного средства сокращения числа рейсов тяжеловесных автомобилей планируется более широкая организация мультимодальных перевозок – перевозка автотранспортных единиц по железной дороге. С ростом затрат на дизельное топливо перспектива перевозок автотранспортных единиц по железным дорогам может получить большее признание.

Уже ведутся работы в Атлантическом и Средиземноморском коридорах, а также на маршруте, связывающем порты северного побережья Испании со средиземноморскими. Пока линии, входящие в эти коридоры, имеют колею 1668 мм, но в дальнейшем возможен переход на колею 1435 мм и с системы электроснабжения постоянным током 3 кВ на переменный 25 кВ, 50 Гц. В отдаленной перспективе планируется создание еще нескольких коридоров.

Программа Mercancias 30 получает софинансирование в рамках европейского плана восстановления и устойчивого развития экономики (Recovery and Resilience Facility, RRF), созданного для преодоления негативных последствий коронавирусной пандемии и распределенного по годам с 2021 по 2026 г. следующими траншами: 712,2 млн, 2219,6 млн, 2412 млн, 1576,7 млн, 698 млн и 228,3 млн евро. Вместе со средствами из других источников, в

основном предоставленных региональными правительствами, они обеспечат финансирование программы. Из них Adif получит 2987,6 млн евро на развитие двух коридоров трансъевропейской сети TEN-T и других направлений на испанской национальной сети.

Эксперты отмечают, что в некоторой степени программа Mercancias 30 направлена на решение таких же задач по развитию мультимодальных грузовых перевозок, как и аналогичные программы в других европейских странах: Fret Ferroviaire Francais du Futur – во Франции, Masterplan Schienenverkehr – в Германии в части грузовых перевозок, Sconto Pedaggio и Ferrobono – в Италии.

*Источники: материалы портала Market (market-insights.upply.com),  
Eurostat (ec.europa.eu/eurostat);  
Railway Gazette International, 2022, № 9, pp. 54 – 58;  
Железные дороги мира, 2022, №12, с.12-15.*