

Перспективные задачи компании Spoornet

Хронический недостаток инвестиций на развитие и содержание инфраструктуры железных дорог ЮАР серьезно повлиял на возможности государственной компании-оператора Spoornet соответствовать спросу на транспортные услуги и предоставлять эффективное обслуживание. Spoornet разработала программу, рассчитанную на 5 лет и направленную на повышение эксплуатационной надежности и прибыльности компании, что необходимо для поддержания инициативы правительства по ускорению темпов экономического роста.

Согласно программе, к 2012 г. железнодорожная компания Spoornet должна стать базой для ускоренного развития экономики и международной торговли, ожидаемого в силу укрепления конкурентных позиций Южной Африки. Повышение эффективности перевозочной деятельности железных дорог должно способствовать снижению логистической составляющей в транспортных затратах национальных предприятий и перераспределению перевозок с автомобильного транспорта.

Задача Spoornet состоит в увеличении до 30% доли компании на рынке транспортно-логистических услуг, что позволит поднять оборот железнодорожного сектора с 15 млрд. до 40 млрд. рэндов в год. Текущие задачи компании входят интегрированной частью в новую стратегическую инициативу, согласованную правительством страны с транспортной холдинговой компанией Transnet. Положения стратегической политики поддерживают департамент общественных предприятий (как единственный акционер Transnet) и министерство транспорта.

Стратегия Transnet фокусируется на ключевых сегментах рынка грузовых перевозок, для их роста потребуются усилить внимание к клиентуре и проводить агрессивную политику развития инфраструктуры.

Разработанная Spoornet программа преобразований требует инвестиций не только в физические активы, но и в работу с кадрами для изменения менталитета персонала с ориентацией на достижение финансовой состоятельности компании к 2012 г.

В национальном бюджете Южно-Африканской республики, опубликованном в феврале 2006 г., правительство выделяет 35 млрд. рэндов на проекты развития железных дорог в ближайшие 5 лет. Около 10% из них направлены на приобретение 110 новых электровозов, заказанных компаниям Mitsui, Toshiba и Union Carriage & Wagon. В табл. 1 приведено распределение остальных 31,5 млрд. рэндов, причем 25,9 млрд. из них направлено на поддержание и обновление действующей сети и 4,4 млрд. на проекты развития.

Реструктуризация

Spoornet предстоит восстановить репутацию, серьезно пострадавшую в последние 5 лет вследствие значительного ухудшения эксплуатационной работы. Уже предпринятые меры должны способствовать повышению уровня доверия к компании, необходимо для оправдания значительных инвестиций в развитие стратегических коридоров. В то же время процесс реструктуризации должен четко определить роль операторов в реформированной отрасли.

Чтобы сконцентрироваться на перевозках в ключевых коридорах, Spoornet необходимо идентифицировать и пересмотреть степень ответственности за эксплуатацию многих неосновных линий. Процесс диверсификации фидерных маршрутов будет опробован на пяти пилотных проектах, реализация которых должна позволить дать оценку возможности привлечения местных и региональных администраций, а также частного сектора к развитию таких линий. Вопрос о собственнике второстепенных линий совместно изучали правительство и Spoornet, чтобы определить оптимальную структуру, гарантирующую будущее железных дорог на региональном уровне, в том числе эффективность их использования как фидерных для ключевых коридоров.

Spoornet со своей стороны приступила к процессу ревизии мало-

Таблица 1

Инвестиционная программа Spoornet, млрд. рэндов

Направление расходов	Финансовый год					Всего
	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	
Текущее содержание	2,7	1,5	1,5	1,2	1,2	8,1
Углевозные линии	1,0	15,	2,1	1,7	1,6	7,9
Генеральные грузовые перевозки	2,4	2,6	2,3	1,8	1,8	10,8
Рудовозные линии	1,0	0,9	0,5	0,3	0,1	2,7
Связанные проекты	0,1	0,1	0,1	0	0	0,4
Пассажирские перевозки	0,1	0	0,1	0,1	0	0,3
Transwerk	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	1,2
Всего	7,3	7,0	6,8	5,4	5,0	31,5

деятельных линий с целью определения коммерчески жизнеспособных. Следующим этапом будет поиск приемлемых коммерческих возможностей и разработка бизнес-модели для местной эксплуатации, предусматривающей варианты консолидации грузовых отправок для обмена с сетью магистральных линий. В отдельных случаях не исключены варианты пассажирских сообщений небольшого объема или назначения туристских поездов.

Другой первоочередной задачей реструктуризации является сосредоточение деятельности Spoornet на рынке грузовых перевозок, но до принятия новых решений за компанией остается ответственность за безопасность пассажирских перевозок соответственно с сохранением приоритета пассажирских поездов.

Есть намерения передать ответственность за дальние пассажирские сообщения в ведение министерства транспорта, которое планирует объединить эти перевозки с выполняемыми корпорацией пригородных сообщений SARC. Spoornet намеревалась отказаться также от престижных сообщений

Blue Train, ориентированных в основном на рынок туристических перевозок. В числе возможных вариантов рассматривалась передача этой деятельности частной компании с возможным участием национального ведомства по туризму.

Разделение функций

Реструктуризация отрасли предполагает создание трех независимых инфраструктурных компаний для управления сетью, а за Spoornet останется роль основного грузового оператора. Отделение региональных и второстепенных линий приведет к появлению новых операторов, конкурирующих с Spoornet и дополняющих ее. Министерство работало над детализацией стратегии для железнодорожного сектора на базе принципа вертикального разделения при участии компаний Transnet, Spoornet и других заинтересованных сторон.

В функции недавно учрежденного ведомства Safety Regulator входит контроль за деятельностью Spoornet, SARC и других операторов с точки зрения обеспечения безопасности и улучшения использо-

вания национальной железнодорожной инфраструктуры. С целью создания честных и равных взаимоотношений между всеми, в том числе новыми, компаниями министерство планировало разработать механизмы экономического регулирования для железнодорожного сектора.

Перспективы разделения функций эксплуатации и управления инфраструктурой и перспективы ликвидации отстаивания по текущему содержанию последней побудили Transnet учредить службу управления инвестиционными проектами, которая должна помочь Spoornet в выполнении масштабных планов по реконструкции национальной железнодорожной сети.

Основные транспортные коридоры

Spoornet рассматривает в качестве принципиальных и перспективных с точки зрения роста перевозок коридоры, связывающие порты, промышленные регионы и крупные городские агломерации. По этим линиям перевозят сырье на переработку и готовую продукцию как для

Таблица 2

Основные коридоры грузовых перевозок в ЮАР

Коридор	Объем перевозок, млн. т		Темпы роста (1997 – 2003 гг.), %	
	Автомобильные	Железнодорожные	Автомобильные	Железнодорожные
Гаутенг — Ричардс-Бей	–	74	–	+11
Сайшен — Салданья	–	27	–	+21
Постмасбург — Гаутенг	–	8	–	–6
Постмасбург — Ньюкасл	–	19	–	0
Постмасбург — Истерн-Кейп	–	2	–	+9
Табазимби — Ньюкасл	–	1	–	+10
Гаутенг — Дурбан	43,7	9,7	+21	–28
Восточные коридоры	23,2	14,1	+17	–6
Северные коридоры	29,5	3,2	+11	–31
Гаутенг — Кейптаун	16,6	2,7	+29	–55
Истерн-Кейп — Гаутенг	9,1	0,7	–1	–33
Прибрежный	11,1	1,3	–11	–28
Западные коридоры	5,2	1,2	–15	–30
Кейптаун—Намибия	4,9	0	+12	–37

Таблица 3

Грузовые перевозки Spoornet, млн. т

Вид груза	Финансовый год			
	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07
Уголь на экспорт	66	67	69	74
Железная руда на экспорт	27	28	30	33
Генеральные грузы	83	82	80	86
Всего	176	177	179	193

внутренних, так и для зарубежных потребителей. Многие из существующих в Южной Африке крупных транспортных коридоров появились в силу необходимости более активного выхода горнодобывающих и промышленных центров на международные рынки. Подобные перевозки продолжают доминировать в структуре международной торговли, оказывая давление на транспортные компании, деятельность которых напрямую влияет на национальную экономику.

В выполненном в 1997 г. исследовании (Moving South Africa) было сделано предположение, что к 2020 г. продолжится консолидация грузопотоков в ограниченном числе ключевых коридорах на последние будет приходиться до половины всего объема перевозок. Учитывая стратегию Transnet, правительство рассчитывало, что основной объем экспортно-импортных перевозок перейдет на железные дороги, оставив автомобильному транспорту роль распределения грузов на короткие расстояния.

Исследование 2004 г. (South Africa State of Logistics Survey) констатировало, что между 1992 и 2003 гг. железные дороги сохранили и даже укрепили свои позиции в перевозках угля и железной руды, но потеряли значительные объемы перевозок генеральных грузов. Во многих коридорах после дерегулирования транспортного рынка в начале 1990-х годов появились альтернативные автомобильные сообщения, достигшие успеха из-за неспособности железных дорог соответствовать требованиям грузоотправителей по уровню обслуживания (табл. 2).

В исследовании отмечено, что распределение перевозок между видами транспорта непосредственно зависит от рода груза. Руда и минералы дают 6 % валового внутреннего продукта, в то время как доля промышленной продукции составляет 20 %, а сельскохозяйственной 48 %. Если рассматривать валовый внутренний продукт с точки зрения

влияния транспортной составляющей на формирование экономической ценности, доли изменяются так: для минералов и угля она увеличивается до 46 %, для промышленной продукции до 45 %, а для сельскохозяйственной снижается до 6 %.

Приспособленность железнодорожного транспорта для перевозок массовых грузов (угля, минералов, металлоизделий) ведет к тому, что в большинстве случаев специализированные вагоны в обратном рейсе следуют порожними. К тому же конечная цена массовых грузов в значительной степени зависит от величины транспортной составляющей, поскольку собственная их стоимость невелика. Структура перевозок Spoornet показана в табл. 3.

Компания Spoornet анализировала опыт крупных железных дорог Северной Америки, которые достигли высокой эффективности в перевозках массовых грузов и вместе с тем увеличивают долю на рынке перевозок более ценных грузов, включая промышленные товары для розничной торговли, за счет развития смешанных перевозок и сотрудничества с фидерными железнодорожными и автомобильными компаниями. Исходя из этого опыта Spoornet разрабатывала стратегию работы на сети ключевых коридоров с упором на:

- организацию движения высокоэффективных маршрутных поездов для перевозок минерально-го сырья;
- организацию движения в основных коридорах поездов большей длины и массы, обеспечивающих

заметную экономию расходов за счет более эффективного использования локомотивов и вагонов, сокращения расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу;

- использование на линиях стандартизированных вагонов для сбора и распределения отправок;
- уменьшение числа пунктов отправления и назначения по согласованию с клиентами и с ориентацией на объединение небольших отправок в укрупненные;
- создание маршрутов интермодальных сообщений для обслуживания активно растущих ключевых секторов экономики, например автомобильной и химической промышленности.

В развитие основных коридоров только в 2006/07 финансовом году Spoornet планирует вложить более 500 млн. рэндов. Так, на повышение поперечной стабильности пути за счет интенсификации работ по подбивке и обновлению балласта направляются 103 млн. рэндов, на замену рельсов, шпал, стрелочных переводов для усиления путевой структуры и снижения риска схода подвижного состава — 150 млн., на совершенствование систем сигнализации и связи — 50 млн., на прочие работы по усилению инфраструктуры — 211 млн. рэндов и т. д.

Значительные суммы выделяются на модернизацию и пополнение локомотивного парка (более 440 млн. рэндов). Капитальный ремонт с модернизацией тепловозов серий 34 (рис. 1), 35 и 37 обойдется в 73,5 млн. рэндов, электровозов серий 6E1, 7E (рис. 2), 8E и 10E1 — в 12,4 млн., 75,5 млн., 7,5 млн. и 10,3 млн. рэндов соответ-



Рис. 1. Тепловоз серии 34



Рис. 2. Электровоз серии 7Е

твенно. Полагают, что локомотивы с улучшенными техническими характеристиками будут иметь повышенную на 5% эксплуатационную готовность и на 15% — надежность. Кроме того, 38,5 млн. рэндов предназначены для модернизации таких важных компонентов локомотивов, как тележки и другие элементы механической части. Планируется также затратить 94 млн. рэндов на восстановительный ремонт и возобновление эксплуатации 93 тепловозов и электровозов, ранее отставленных из-за значительных повреждений. Однако самой крупной статьей в бюджете

службы локомотивного хозяйства Spoornet является организация общесетевого фонда запасных частей, узлов и агрегатов общей стоимостью 123 млн. рэндов.

На улучшение состояния вагонного парка Spoornet намеревается израсходовать более 300 млн. рэндов. Большая часть этой суммы (205,8 млн. рэндов) приходится на капитальный ремонт 24,5 тыс. колесных пар, что позволит снять имеющийся в этой сфере дефицит. Более 99 млн. рэндов выделяются на возврат в эксплуатацию 1362 грузовых вагонов, находящихся в

резерве, и 636 вагонов, отставленных из-за повреждений. Еще 112 млн. рэндов будет затрачено на ремонт меньшего объема 6672 грузовых вагонов. Реализация всех этих инвестиций повысит на 10% эксплуатационную готовность и на 15% надежность вагонного парка.

Роль Spoornet за пределами ЮАР

В прошедшем десятилетии Spoornet играла заметную роль в процессах концессионирования железнодорожной деятельности многих стран континента. В ряде случаев компания выступала в роли партнера концессионера, в других оказывала консультационные услуги по экономическим и техническим вопросам. Кроме того, компания предоставляла в аренду ряду стран локомотивы и вагоны для линий колеи 1067 и 1000 мм.

Поставленные Transnet стратегические задачи означают, что Spoornet в ближайшее время (по крайней мере до 2012 г.) должна сконцентрировать внимание в основном на внутреннем рынке. Ближайшим результатом изменений приоритетов будет отказ Spoornet от участия в конкурсах на новые концессии и возможное сокращение активности в уже действующих.

Вместе с тем Spoornet играла и продолжит играть лидирующую роль в развитии железных дорог как ключевого вида транспорта в регионе стран, входящих в Сообщество развития Южной Африки (Southern African Development Community). В 2005 – 2006 гг. Spoornet наращивала объемы перевозок в сообщениях с железными дорогами стран региона в соответствии с действующими соглашениями между компаниями, входящими в Ассоциацию железных дорог Южной Африки.

Ch. Jackson. Railway Gazette International, 2006, № 6, p. 351 – 354.