

Ход реформ на железных дорогах Германии

По предварительным оценкам, 2006 финансовый год будет для железных дорог Германии (DBAG) не менее успешным, чем предыдущие. С годовым оборотом 25,1 млрд. евро холдинг входит в лигу крупнейших транспортных компаний мира. Реформа железных дорог Германии еще не завершена, так как пока DBAG остаются государственной компанией, но год 2006 может стать для них решающим: национальная железнодорожная компания рано или поздно перейдет в частный сектор.

Последние несколько лет правление готовило компанию к переходу в частный сектор и превращению национальной железной дороги в мультинациональный бизнес, охватывающий также сферы перевозок морским транспортом и логистики. В списке приобретений DBAG наиболее заметными являются компании Stinnes и Schenker (2003 г.). Завершение в январе 2006 г. сделки по приобретению американской компании BAX Global ввело в сферу влияния DBAG логистические рынки Америки и Азии, дополнив торговые операции Schenker перевозками грузов морским и воздушным транспортом. В 2005 г. грузовая компания DBAG Railion учредила еще одну дочернюю Railion

Italia в дополнение к приобретенным ранее Railion Nederland (2000 г.) и Railion Danmark (2001 г.). Эту политику расширения компания проводит исходя из убеждения, что в долгосрочном плане перспективы железной дороги зависят от эффективности и доступности связей с потребителями. В эпоху глобализации ориентация только на национальный рынок не эффективна ни на транспорте, ни в логистике.

DBAG заявляли, что с точки зрения прибыльности компания готова к переходу в частный сектор, но основными источниками привлекаемых инвестиций являются пока правительственные и некоторые другие гранты и субсидии.

Вариант приватизации прибыльных DBAG привлекает и правительственные круги с точки зрения ликвидации дефицита национального бюджета, по поводу которого проявлял беспокойство ЕС и предлагал в качестве одной из мер сокращение финансирования региональных железнодорожных сообщений.

Оборот DBAG за 6 мес 2006 г. увеличился на 19,1 % относительно аналогичного периода предыдущего года (14,5 млрд. евро), пассажирооборот вырос на 5,1 % и составил 36,2 млрд. пассажиро-км, выполненный Railion грузооборот увеличился на 11,3 % и достиг 48 млрд. ткм. Компания прогнозировала прибыль до налогообложения в размере 1,9 млрд. евро, что на 300 млн. выше последнего прогноза, рассчитанного в марте 2006 г. (табл. 1).

Таблица 1

Показатели работы DBAG в 2000 – 2005 гг.

Показатель	Год			
	2000	2002	2004	2005
Объем перевозок пассажиров, млн. чел.	1 712,5	1657,2	1 694,8	1 785,4
Пассажирооборот, млн. пассажиро-км	74 388	69 848	70 260	72 554
Объем грузовых перевозок, млн. т	301,3	278,3	283,6	266,6
Грузооборот, млн. ткм	80 634	77 981	83 982	83 111
Численность персонала, чел.	230 615	224 758	229 830	220 343
Оборот, млн. евро	15 465	18 685	23 962	25 055
Амортизация, материальные и прочие расходы, млн. евро	20 588	23 725	27 606	27 742
Прибыль до налогообложения, млн. евро	—	—	1 144	1 352
Прибыль (убыток), млн. евро	85	-468	180	611

Гранты и субсидии, предоставленные DBAG в 2005 г., млн. евро	
Третьими сторонами	717
Властями земель в рамках закона о финансировании общественного транспорта (властям земель предписано покрывать до 40 % расходов на развитие общественного транспорта)	359
Федеральные на мероприятия по борьбе с шумом	60
Федеральные на инфраструктурные проекты, выплачиваемые компанией Transport Infrastructure Finance из сборов за пользование автомобильными дорогами	332
Федеральные на реконструкцию и модернизацию подвижного состава и инфраструктуры линий на территории бывшей ГДР	1092
Федеральные по закону о финансировании общественного транспорта	95
Федеральные по закону о реконструкции железных дорог на строительство новых линий или модернизацию действующих	4125
Федеральные на ликвидацию временных ограничений скорости и финансирование краткосрочных работ по модернизации систем сигнализации	49
Европейским сообществом	374

Таблица 2

Плата за доступ (в расчетах между компаниями DBAG) в 2005 г., млн. евро

Компании	Плата за пропускную способность	Плата за пользование станционными объектами	Плата за энергию	Прочие
Пассажирских перевозок в дальних сообщениях	712	85	259	16
Региональных пассажирских перевозок	1 966	391	592	42
Пассажирских перевозок в городских и пригородных сообщениях	172	79	36	1
Грузовых перевозок (Railion)	454	0	354	145
Итого плата за пропускную способность, причитающаяся DB Netz, включая специальные услуги	3 307	–	–	–
Прочие инфраструктурные платежи, причитающиеся DB Netz	–	–	–	207
Плата за пользование станционными устройствами, причитающаяся DB Station & Service	–	555	–	–
Плата за потребляемую энергию, причитающаяся DB Energie	–	–	1 413	–

Таблица 3

Показатели грузовых структур DBAG в 2003 – 2005 гг.

Компания/показатель	2003	2004	2005
DB Logistics			
Оборот, млн. евро	10 800	11 500	14 500 ¹
Прибыль до налогообложения, млн. евро	288 ²	293	272
Численность персонала, чел.	61 000	65 000	75 000 ¹
Schenker			
Оборот, млн. евро	6900	8000	8900
Прибыль до налогообложения, млн. евро	158 ²	260	257
Численность персонала, чел.	38 000	39 000	42 000
BAX Global			
Оборот, млн. евро	2000	2400	2900
Прибыль до налогообложения, млн. евро	–	–	–
Численность персонала, чел.	–	–	12 000
Stinnes			
Оборот, млн. евро	517	638	718
Прибыль до налогообложения, млн. евро	13 ²	(2)	3
Численность персонала, чел.	1500	2000	2000
Railion			
Оборот, млн. евро	3000	2000	2800
Прибыль до налогообложения, млн. евро	169 ²	35	12
Численность персонала, чел.	29 500	24 900	23 500

¹ — включая BAX Global;² — результат после выплаты процентов

DBAG рассчитывают привлечь частный капитал для реализации перспективных инвестиционных проектов. В 2005 г. инвестиции достигли 6,38 млрд. евро, из них 4 млрд. направлено на инфраструктуру. В 2006 г. на инфраструктурную составляющую инвестиционных проектов пришлось 3,6 млрд. евро. Содержание и стоимость инвестиционных планов на ближайшие годы зависят от решений по вариантам приватизации железных дорог (например, сохраняют ли DBAG право собственности на путь, средства сигнализации и другие объекты инфраструктуры или будут пользоваться выделенной пропускной способностью). Этот вопрос важен не в последнюю очередь и потому, что компания инфраструктуры DB Netz собирает в виде платы за доступ более 3 млрд. евро (табл. 2).

Роль логистики в глобализации бизнеса

В течение 3 лет компания грузовых перевозок железных дорог Германии трансформировалась в одного из крупнейших в мире провайдеров логистических и транспортных услуг. Работая на рынках перевозок в Германии, Нидерландах, Дании и Италии, Railion заняла позиции лидирующей в Европе компании.

Продвижение на рынок логистических услуг DBAG начали в 2003 г. с приобретения компании Stinnes, дочерняя компания которой Schenker была особенно активна в автомобильных и морских перевозках. Спустя 3 года после перевода главного офиса Stinnes в Берлин DBAG реструктурировали грузовые операции в пять бизнес-структур: наземного транспорта, воздушного и морского, логистики, железнодорожных грузовых перевозок и интермодальных. В 2005 г. концерн приобрел базирующуюся в США логистическую группу BAX Global, усилив тем самым присутствие в Азиатско-Тихоокеан-

ском регионе. С оборотом почти 15 млрд. евро и 75 тыс. служащих логистический сектор DBAG занимает третью позицию в мире как морской грузовой перевозчик, вторую — как воздушный и первую как европейский оператор наземного и железнодорожного транспорта. Структура грузового бизнеса DBAG показана в табл. 3.

На следующие несколько лет намечены дальнейшие изменения. Продолжение процессов консолидации на транспорте и в логистике определяет постановку трех задач. В области контрактной логистики (оборот — 1 млрд. евро) компания занимает пока шестое место в мире, планы дальнейшей экспансии в этой области направлены на рост, опережающий темпы развития рынка. Вторая задача направлена на расширение охвата сети обслуживания наземными видами транспорта, в частности, недавно приобретена норвежская компания Linjegods. Наконец, третья задача состоит в повышении конкурентоспособности железнодорожных перевозок как маршрутными поездами, так и отдельными отправками. Компания ориентируется на Европу в целом, поскольку именно масштабы континента могут обеспечить самые привлекательные возможности роста.

DB Logistics обеспечивает более половины оборота DBAG, и это еще раз подчеркивает преимущества принятой DBAG стратегии мультимодального развития. Внедренный принцип обращения в «одно окно» имеет все большее значение для привлечения пользователей. DB Logistics имеет возможность предложить клиенту при обращении перевозки всеми видами транспорта, а также широкий перечень логистических услуг. Например, Railion перевозит контейнеры из Азии в города Южной Европы, пользуясь услугами Schenker и сочетая перевозки морским и железнодорожным транспортом из портов в города внутренних районов континента (рис. 1). Подоб-



Рис. 1. Контейнерный поезд компании Railion (фото: DBAG)

ные взаимосвязи между перевозчиками позволили Schenker с 2003 по 2005 г. увеличить объем перевозок по железной дороге из портов более чем на 50%. В начале 2006 г. DBAG обнародовали решение пропускать грузовые поезда в сообщениях с Китаем, не усматривая риска конкуренции для морских сообщений Schenker и железнодорожных Railion в силу значительных объемов товарооборота между Китаем и европейскими странами.

Конкуренция в железнодорожных сообщениях

В Европе Railion сталкивается с конкуренцией со стороны местных и иностранных операторов, пользующихся правом свободного доступа к инфраструктуре. Современная Германия представляет самый активный с точки зрения конкуренции район Европы, где действуют более 200 операторов грузовых перевозок. Но и здесь доминирующее

Таблица 4

Компания Railion в 2000 – 2005 гг.

Показатель	2000 ¹	2001	2002 ²	2003	2004	2005
Объем перевозок, млн. т	301,3	291,3	278,3	282,3	283,6	266,5
Грузооборот, млн. ткм	80 634	80 348	77 981	79 864	83 982	83 111

¹ С 2000 г. включая Railion Nederland.

² С 2002 г. включая Railion Danmark.

влияние имеют масштабы деятельности. Только Railion может предложить полный спектр услуг в грузовых перевозках, включая одиночные повагонные отправки. Компания располагает парком из 100 тыс. вагонов и 3000 локомотивов, что гарантирует более высокую гибкость по сравнению с малыми компаниями при обработке срочных заказов с обеспечением высокого уровня надежности. Динамика перевозок Railion показана в табл. 4.

Другим несомненным достоинством сектора DB Logistics является обширный перечень предложений, дополняющих базовую услугу по транспортировке грузов, что не имеет аналогов на рынке. Дочерние предприятия Railion в Нидерландах, Дании и Италии, доли участия в ряде иностранных компаний и

другие виды партнерства дают доступ к уникальной международной сети, и выигрывает от этой возможности в первую очередь клиентура. Почти 60 % грузооборота, достигающего 83 млрд. ткм, приходится на международные сообщения. В результате Railion оказалась лучше, чем какая-либо иная из железнодорожных компаний, подготовленная к работе на открытом европейском рынке.

Сторонники идеи разделения интегрированной структуры DBAG упрекали Railion в дискриминационном влиянии на новых операторов и компании, пользующиеся правом открытого доступа, а регулирующие органы — в предвзятом отношении к ним. Фактически Railion не является собственником каких-либо объектов инфраструк-

туры, а управляющая инфраструктурой компания DB Netz обязана соблюдать нейтралитет, и этот аспект ее деятельности контролирует федеральное агентство. Эффективность имеющейся конкурентной среды демонстрирует тот факт, что железнодорожные компании смогли увеличить долю в грузовых перевозках более чем на 50 % за год.

Рост доходов от деятельности DB Logistics способствует повышению прибыльности DBAG. Возможное решение о формах приватизации DBAG откроет доступ к рынкам капитала и создаст новые возможности для финансирования инвестиционных проектов, в том числе направленных на развитие грузовых перевозок.

Бум пассажирских перевозок в Германии

Насыщенное масштабными событиями лето 2006 г. оказалось в числе факторов, подтвердивших способность DBAG соответствовать требованиям рынка пассажирских перевозок. Действующая в этом секторе компания DB Fernverkehr удостоилась похвал со стороны средств массовой информации не только Германии, но и других стран за успешные перевозки миллионов футбольных болельщиков на спортивные площадки. Этому предшествовали тщательная подготовка и своевременное завершение нескольких крупных инвестиционных проектов.

Однако самым важным было следование политике, направленной на улучшение ситуации в дальних пассажирских сообщениях. Так, в первой половине 2006 г. объем этих перевозок вырос на 4,5 %. Это достижение особо значимо на фоне общего спада на рынке дальних сообщений и увеличения доли компании на нем почти до 12 % (табл. 5). Рост числа перевезенных пассажиров и пассажирооборота, а также проявления признательности со стороны пользователей компания

Таблица 5

Распределение перевозок на расстояние более 100 км между видами транспорта Германии, %

Вид транспорта	Сообщения		
	международные	внутренние	смешанные
Автомобильный	49,6	81,8	76,1
Автобусный	7,2	2,7	3,5
Железнодорожный	4,2	11,9	10,6
Воздушный	35,7	1,7	7,7
Прочие	3,3	1,9	2,1

Таблица 6

Динамика пассажирских перевозок DBAG

Показатель	Год		
	2000	2004	2005
Пассажирооборот, млн. пассажиро-км	36 226	32 330	33 641
Объем перевозок, млн. чел.	144,8	115,3	118,7
Оборот, млн. евро	3 463	2 922	3 068
Прибыль до налогообложения, млн. евро	450	(331)	50
Численность персонала, занятого полный рабочий день, чел.	30 293 ¹	15 960	14 739

¹ Включая занятых продажами.

объясняет предоставлением обслуживания на более высоком уровне.

Коэффициент заполняемости поездов на маршруте Нюрнберг — Ингольштадт после открытия в мае 2006 г. высокоскоростной линии (рис. 2) вырос до 42 %. Особое значение компания придает повышению на 1 % (до 49,2 %) коэффициента заполняемости поездов на направлении Берлин — Гамбург при существенном увеличении числа предлагаемых мест за счет повышения частоты следования поездов (уменьшения межпоездных интервалов движения поездов ICE с 2 до 1 ч). Значительную часть парка составляют поезда ICE-T из вагонов с наклоняемыми кузовами, развивающие скорость 230 км/ч на линиях, реконструированных в 2003–2004 гг. в рамках проекта стоимостью 650 млн. евро. Не считая специализированных высокоскоростных линий, в коридоре длиной 285 км Гамбург — Берлин до-

стигается самая высокая маршрутная скорость для «обычных» железных дорог Европы: несколько поездов следуют со средней скоростью 190 км/ч.

Аналогичный, но менее амбициозный проект реконструкции магистральной линии Берлин — Лейпциг для скорости 200 км/ч завершен в мае 2006 г., ко времени окончания строительства нового главного вокзала в Берлине в рамках инвестиционной программы стоимостью 10 млрд. евро, что позволило упростить пересадки и улучшить связи между городами страны. Динамика перевозок DB Fernverkehr приведена в табл. 6.

Перевозки во время чемпионата мира по футболу

Когда Германия получила право на проведение чемпионата мира по футболу 2006 г., DBAG были назначены официальным перевоз-

чиком, поскольку сумели убедить футбольную общественность в том, что железные дороги будут лучшим средством доставки зрителей на 64 матча чемпионата. Компания подтвердила это заявление, перевозя дополнительно к обычному потоку до 600 тыс. чел. в день поездами региональными и дальнего следования. Любители футбола активно пользовались специальными предложениями по оплате проезда. Так, было продано более 400 тыс. карточек Weltmeister BahnCard 25. Этот результат важен тем, что более 80 % покупателей раньше не приобретали карточек, а многие из них вообще не пользовались услугами железнодорожного транспорта. Подобным же успехом пользовалась продажа билетов на матчи вместе с оплатой проезда общественным транспортом в пределах города их проведения в день игры.

Превзошли ожидания продажи и других карт: Weltmeister Passes



Рис. 2. Линия Нюрнберг — Ингольштадт (фото: DBAG, Кирше)

(неограниченные поездки в пределах Германии) продано не менее 10 тыс., Weltmeister Ticket (льготный тариф на поездки к местам проведения матчей) — 75 тыс., еще 53 тыс. поездок выполнено по билетам Weltmeister Surf&Rail. Особо следует отметить 13 специальных чартерных поездов для болельщиков из Бразилии, Мексики, Польши и Австралии. Национальные команды Мексики, Коста-Рики, Швеции и Хорватии также отдали предпочтение поездам.

В целом за дни проведения чемпионата пропущено более 300 дополнительных поездов дальнего следования, в среднем по три пары в день, с использованием подвижного состава из горячего резерва. Поезда доставляли любителей не только на стадионы, но и на специально оборудованные огромными телеэкранами площадки, где собиралось множество зрителей. Заполняемость поездов дальнего следования составляла в среднем 47%, поездов ICE — 51%.

Организационный комитет рассчитывал, что общественным транспортом будут пользоваться 50% посетителей соревнований, на практике результаты превзошли и эти прогнозы, достигнув 80% в Нюрнберге и 90% в Берлине. Подводя итоги, DBAG сообщили, что за время проведения чемпионата перевезли 15 млн. чел.

Футбольные мероприятия часто бывают отмечены проявлениями чрезмерно активного характера болельщиков. Чемпионат 2006 г. стал исключением. Сказались хорошо спланированное транспортное обслуживание и эффективная организация мероприятий. Поведение пассажиров не вызывало нареканий даже при 100%-ном заполнении поездов.

Компания рассчитывала, что спрос сохранится на достаточно высоком уровне и после этих масштабных событий. С точки зрения финансовых результатов итогом инвестиционной программы и пика летних перевозок может стать

увеличение годового оборота на 4–5% относительно уровня 2005 г., когда этот сектор перевозок также показал прибыль.

Влияние тарифной политики

Известно, что тщательно разработанный пакет специальных тарифных предложений эффективно влияет на перевозки. DBAG активно пользуются этими возможностями. В декабре 2002 г. была разработана тарифная политика, стимулирующая обязательное резервирование для реализации механизма скидок в зависимости от квоты мест в дальних поездах. Это нововведение вызвало бурю протестов, кампанию по пересмотру новых правил и возврату к карточкам, дающим право на 50%-ную скидку.

В то же время на транспортном рынке страны появились многочисленные малобюджетные авиалинии, которым удалось сформировать общественное мнение о дешевизне полетов и дороговизне поездки по железной дороге. DBAG пришлось осознать, что недооцененность конкурентных предложений привела к потере части рынка и потребуются серьезные мероприятия, чтобы вернуть утраченное. Такими мероприятиями стали новые поезда, а затем и тарифы, направленные на изменение восприятия потенциальными пассажирами имиджа железнодорожной поездки.

Специальные предложения с выгодными тарифами сыграли свою роль. Например, продажа недорогих билетов в супермаркетах поколебала убеждение о ценовой недоступности железнодорожных сообщений. Предложение билета ценой 29 евро на поездку в любом направлении в один конец в пределах Германии вызвало ажиотажный спрос и очереди в кассах супермаркетов. Соответствующие квоты были выработаны за несколько часов.

Высокие цены на энергоносители влияют на все виды транспорта, но DBAG стремятся выигрывать и за счет этого. Так, сезонный

пригородный билет на месяц стоит меньше, чем стоимость бензина при пользовании автомобилем.

Ночные и междугородные сообщения

С точки зрения стороннего наблюдателя, DBAG добились замечательных успехов в реализации политики перевозок ночными поездами. В то время как в Западной Европе ночные поезда практически прекратили свое существование, уступив воздушному транспорту и дневным высокоскоростным поездам, в Германии они удерживают заметную долю рынка (рис. 3).

По оценке DBAG, спрос высок в секторах с высокими и низкими тарифами. Стимулировать спрос в диапазоне средней стоимости поездок намного труднее. Компания инвестировала в 2004 г. 50 млн. евро на приобретение 42 новых спальных вагонов с душем и туалетом в каждом купе. Пассажиры высоко оценили этот подвижной состав. Вагоны включают в состав поездов внутренних и международных сообщений, в том числе следующих из Гамбурга и Берлина в Париж.

Обслуживание сообщений со столицей Франции высокоскоростными поездами ICE всегда было в числе важных задач, но только с вводом в эксплуатацию в июне 2007 г. линии TGV Est DBAG смогут реализовать эти амбиции. Начиная с декабря 2007 г. компания планирует выполнять пять обратных рейсов в день, и это сообщение должно отличаться скоростью и высоким уровнем комфорта. На адаптацию пяти поездов ICE3 к условиям движения по железным дорогам Франции потрачено 8,6 млн. евро, и компания рассчитывает не только вернуть их за счет доходов, но и добиться прироста перевозок за счет авиалиний. Обоснованность этих прогнозов базируется на предложенной длительности поездок в Париж: 4 ч из Франкфурта и 3 ч 40 мин из Штутгарта. Учитывая, что поезд ICE Sprinter Берлин — Франк-



Рис. 3. Ночной поезд DBAG на высокоскоростной линии Ганновер — Берлин (фото: DBAG)

фурт с временем в пути 3 ч 30 мин пользуется заслуженным спросом, компания убеждена, что увеличение порога продолжительности бизнес-поездки с возвратом в тот же день с 3 до 4 ч оправданно.

Около 10 % объема перевозок поездами дальнего следования приходится на сообщения с пересечением границ, а именно с городами Бельгии, Нидерландов, Польши и Швейцарии, причем их доля на рынке достаточно значима. Однако международные высокоскоростные сообщения радикально отличаются структурой и диапазоном тарифов, стандартами обслуживания. В попытке привести уровень обслуживания в высокоскоростных международных сообщениях к минимальным стандартам DBAG подготовили в октябре 2005 г. концепцию Railteam, а в июне 2006 г. подписали письмо о намерениях с шестью европейскими железными дорогами.

Задачами этого проекта являются предоставление пассажирам информации об уровне удобств, возможности пользования компьютерами и других услугах, которых нет на воздушном транспорте, а также соблюдение всеми участвующими в проекте компаниями оговоренных требований. Особые трудности вызывает сложность продажи билетов, например, из городов Германии в Лондон. Эти вопросы также предполагалось решать в рамках проекта Railteam.

Планы расширения сети высокоскоростных линий

Перспективные планы DBAG предусматривают расширение сети сообщений, обслуживаемых поездами ICE. В планах строительства приоритет отдан новой высокоскоростной линии длиной 80 км Франкфурт-на-Майне — Мангейм,

призванной связать две действующие: Кёльн — Франкфурт и Мангейм — Штутгарт. За этим последует реконструкция станций Нюрнберг, Гамбург и Франкфурт с целью разгрузки подходов для высокоскоростных поездов.

Предложено также строительство линии Ульм — Штутгарт, продляющей западный высокоскоростной коридор в южном направлении на 95 км. Работы на высокоскоростной линии Берлин — Нюрнберг, частично завершенной между Эрфуртом и Нюрнбергом, планируется закончить к 2017 г.

В новых международных высокоскоростных сообщениях поезда ICE3 будут с середины 2007 г. обращаться со скоростью более 300 км/ч на маршруте Франкфурт — Париж, а маршрут Париж — Штутгарт должны обслуживать французские поезда TGV. В 2008 г. на направлении Франкфурт — Вена предус-



Рис. 4. Высокоскоростной электропоезд ICE3 на Халлербахтальском мосту линии Кёльн — Франкфурт-на-Майне (фото: DBAG, Мюллер)

матривается организовать движение поездов ICE-T с 2-часовым интервалом (на территории Австрии они будут следовать со скоростью 200 км/ч). Не исключено, что в перспективе прямые поезда будут обслуживать сообщение с Лондоном.

В декабре 2006 г. DBAG планировали организовать на новой высокоскоростной линии между Нюрнбергом и Ингольштадтом движение «медленных» поездов с 2-часовым интервалом с тремя остановками. Поезда на локомотивной тяге будут обращаться здесь со скоростью 200 км/ч. Этому мероприятию предшествовал замечательный успех подобного проекта на линии Кёльн — Франкфурт, где отмечен значительный рост пассажиропотока по промежуточным станциям Лимбург-Южный и Монтабаур. В планы входит также модернизация всего парка поездов ICE2 до 2011 г.

Модернизация поездов на локомотивной тяге

Помимо электро- и дизель-поездов, DBAG эксплуатируют значительный парк поездов на локомотивной тяге из вагонов с салонами категорий InterCity и EuroCity, купейных и вагонов-ресторанов, причем среди них еще встречаются построенные в 1970-х годах.

Парк подвижного состава DB Fernverkehr (по состоянию на 1 августа 2006 г.), ед.

Электропоезда ICE3 (рис. 4).....	63
Электропоезда ICE2.....	44
Электропоезда ICE1.....	59
Электропоезда ICE-T (рис. 5).....	70
Дизель-поезда ICE-TD.....	19
Электропоезда.....	248
Вагоны поездов на локомотивной тяге.....	2400

Старые вагоны были уже дважды модернизированы и рано или поздно потребуют замены. Первоначально DBAG намеревались за-

менить дизель-поезда из вагонов с наклоняемыми кузовами (возможно, путем совместного заказа с национальными железными дорогами Австрии и Швейцарии), но эти планы остались нереализованными. Последовавший пересмотр ситуации показал целесообразность заказа от 1000 до 1200 новых вагонов для поездов на локомотивной тяге. Это предложение пока не детализировано с точки зрения объема и графика поставок.

DBAG в настоящее время получили последние из 28 электропоездов ICE-T из вагонов с наклоняемыми кузовами и 13 электропоездов ICE3, заказанных в 2001 – 2002 гг. Они необходимы для перехода на зимнее расписание с учетом ввода линии Нюрнберг — Ингольштадт.

Поезда семейства ICE остаются основной эксплуатируемой пар-

ка. Компания занимается их модернизацией. Так, в рамках программы стоимостью 180 млн. евро все 59 поездов ICE1 к 2008 г. пройдут модернизацию до уровня требований к ICE3; первые 16 ед. уже модернизированы.

От идеи разработки поездов ICE четвертого поколения, возможно, при участии других европейских железных дорог, DBAG отказались, но готовы вернуться к данному вопросу, если пассажиров перестанет устраивать уровень, предлагаемый эксплуатируемыми ICE.

земель федеральное правительство согласовало так называемые регионализационные фонды стоимостью в миллиарды евро с началом выплат из них в 1996 г. Эти деньги местные администрации могли использовать на выплаты выбранным компаниям-операторам по заключенным с ними контрактам.

Теоретически конкуренция должна гарантировать предложение пассажирам более привлекательных тарифов за счет выставления на тендер групп местных сообщений. С новых операторов следует взимать

такую же плату за пользование инфраструктурой, как и с их предшественника — компании DB Regio.

В начале процесса регионализации для серьезной конкуренции не было оснований, поскольку DB Regio являлась единственной компанией-оператором, обеспечивающей требуемый уровень услуг во многих регионах. За 10 лет после открытия рынка таких перевозок конкурирующие компании освоили значительный сектор и выполняют уже 13,7 % поездной работы.

Проблемы финансирования региональных сообщений

Реформа 1994 г. передала ответственность за местные и региональные сообщения с федерального уровня на уровень земель. Ответом на инвестиции в новые поезда и улучшение сообщений стал рост объема перевозок. Однако современные финансовые проблемы могут перечеркнуть успех последних 10 лет.

Конституция страны определяет владельцем местных железных дорог федеральное правительство. Все предшествующие администрации стремились избавиться от этой ответственности, так как расходы на содержание и эксплуатацию региональных железных дорог становились серьезным бременем для национального бюджета. Реформа 1994 г. предполагала решить этот вопрос передачей ответственности властям земель и другим региональным администрациям. Никто не может оспорить аргумент, что планирование и организация местных сообщений должны быть в руках местных же администраций, которые точнее и полнее знают потребности пользователей, чем служащие в столице. На подготовку соответствующих соглашений ушло 2 года.

В обмен на передачу финансовой ответственности за эксплуатацию местных сообщений властям



Рис. 5. Высокоскоростной электропоезд ICE-T из вагонов с наклоняемыми кузовами

Все больше маршрутов и сетей линий выдвигаются на тендеры по заключению эксплуатационных контрактов, во многих случаях открытые для любых претендентов в пределах Европы. Администрации, наделенные правом подписывать контракты, обязаны гарантировать, что конкуренты DBAG способны выполнять перевозки экономически эффективно. Поскольку общество ожидает от процесса реальных результатов в виде улучшения обслуживания и повышения стандартов, обычно благодаря вводу в обращение нового подвижного состава, срок действия концессии является критическим фактором, а инвестиции в поезда и прочие обустройства требуют гарантий справедливого возмещения.

Существенным аргументом является утверждение, что конкуренция эффективна только на день подписания договора. Как только сделка оформлена, победитель свободен действовать без страха конкуренции в течение всего срока концессии.

Спустя 10 лет федеральное правительство, власти земель и компании-операторы единодушны во мнении, что политика регионализации работает. За этот период число сообщений увеличилось на 15%, объем перевозок — на 30%. Это

привело к сокращению числа автомобилей на улицах городов и дорогах. По оценке министерства транспорта, в стране имеется сложная сеть местных сообщений, которая заметно влияет на качество жизни населения и может иметь будущее при адекватной базе финансирования. С точки зрения DBAG причиной успеха стало развитие рынка услуг. Появившаяся конкуренция усиливается, побуждает к сокращению расходов и повышению производительности. DB Regio вошла в число самых успешных операторов, и то общепризнанное обстоятельство, что в Германии действует наиболее эффективная система местного транспорта, дает компании важное преимущество на международном рынке.

Ассоциация транспортных предприятий Германии (VDV) также подтверждала успешность политики регионализации. С 1994 г. финансовая поддержка со стороны общества увеличилась на 15%, однако ответная реакция была сильнее. Члены VDV добились роста объема перевозок на 35,3%, пассажирооборота на 33,4% и пробега (в поезде-км) на 27,7%. Эти данные дают основания полагать, что улучшилось и использование подвижного состава.

В свете требований ЕС по уменьшению дефицита бюджета страны

действия федерального правительства по значительному сокращению фондов поддержки политики регионализации выглядят неизбежными, несмотря на протесты многих организаций, представляющих интересы профсоюзов, транспортных и общественных организаций. В 2005 г. эти фонды достигали 7,053 млрд. евро, но запланированные повышения на 106 млн. в 2006 г. и на 107 млн. в 2007 г. не состоялись. Более того, на 2008–2010 гг. фонды заморожены на уровне 6,6 млрд. евро. Эти сокращения скажутся на операторах, поставят под сомнение продолжение политики регионализации и могут привести к росту стоимости проезда и сокращению числа доступных сообщений, а также к изменению роли общественного транспорта в экономике страны в целом.

Частичной компенсацией представляется решение федерального правительства повысить ставку налога на добавленную стоимость с 16 до 19% начиная с 2007 г. В результате около 11 млрд. евро в год поступит на счета властей земель, которые, по замечанию критиков данного решения, смогут не только направлять их на железнодорожные сообщения, но и использовать любым другим образом. Результатом станет потеря согласованных сообщений, тактовых графиков движения, закрытие линий, т. е. утрата того, что изменило лицо общественного транспорта Германии.

Вертикальная интеграция на второстепенных линиях

Концепция Regio Netze подразумевает объединение функций эксплуатации и инфраструктуры в одних руках. Ее поддерживают местные администрации и власти, поскольку получают одного партнера, работающего с маршрутами, станциями, расписаниями и подвижным составом. Такой подход выгоден и железной дороге, поскольку создает благоприятный имидж на местном уровне, гарантирует бла-



Рис. 6. Дизель-поезд железной дороги Kurhessenbahn на станции Корбах (фото: DBAG, Яцбек)

гоприятное отношение со стороны общественности. Правом принятия решений наделены региональные администрации, что позволяет быстро и динамично задавать уровень обслуживания в зависимости от местных потребностей в нем.

Созданные совместные предприятия сети Regio Netze контролируются DB Regio и DB Netz. Первой по этой модели начала действовать железная дорога Kurhessenbahn в регионе Касселя (рис. 6), за ней SüdostBayernBahn в регионе Мюльдорфа с самым большим объемом работы на нынешний день (рис. 7). Затем последовали Schwarzatalbahn и Oberweissbacher Bergbahn в Тюрингии, Erzgebirgsbahn в регионе Хемница (рис. 8). Четыре Regio Netz выполняют около 10 млн. поездов в год по долгосрочным контрактам, а объединяющая их зонтичная структура DB RegioNetz Verkehrs лидирует как поставщик услуг в региональных сообщениях. Пятая Regio Netz (WestFrankenBahn) создана в начале 2006 г. в Ашаффенбурге.

Следуя принципам рыночной экономики, в 2000 г. DBAG начали при участии DB Netz, Regio Netze и DB Regio кампанию по созданию малых региональных инфраструктурных сетей (Regionalnetze), наделенных некоторой степенью финансовой независимости и коммерческой свободы. Эти региональные сети (их 43) представляют естественные группы линий, на которых нет движения поездов ни дальнего следования, ни пригородных. Общая протяженность таких местных и малодеятельных линий достигает 12 тыс. км. Единственным путем предотвращения их закрытия является отход от технических и эксплуатационных стандартов для магистральных железных дорог.

Одним из вариантов является принятие стандартов, применяемых в Германии к трамвайным сетям, но DBAG пока не планируют этого, полагая, что базис для будущих стандартов имеется в правилах VDV для нефедеральных железных до-



Рис. 7. Региональный поезд с тепловозом серии 218 на железной дороге SüdostBayernBahn (фото: DBAG, Яцбек)



Рис. 8. Региональный дизель-поезд серии 642 железной дороги Erzgebirgsbahn на станции Хетсдорф (фото: DBAG, Яцбек)

рог. Значительное сокращение расходов возможно, например, за счет пересмотра требований к средствам сигнализации и поездной радиосвязи. Кроме того, стандартизированные экономичные технологии и более гибкие схемы работы персонала важны для низкокзатратных вариантов эксплуатации.

Годы политических дебатов по поводу сохранения местных сообщений привели к отсрочкам работ по текущему обслуживанию, так что даже восстановление эксплуатации по упрощенному варианту потребует значительных расходов. По этой причине важно разработать

несколько моделей эксплуатации индивидуальных маршрутов при участии властей земель, коммун и операторских компаний. Этот процесс оказался эффективным на фоне инвестирования около 650 млн. евро в развитие региональных сетей в 2005 г. Были восстановлены пассажирские сообщения на ряде закрытых ранее линий. Оборот региональных железных дорог достиг 600 млн. евро, что представляет значительный вклад в общие результаты деятельности DBAG.