

Трансальпийские перевозки компании Railion — состояние, опыт, перспективы

Railion, самая крупная в Европе железнодорожная грузовая компания, продолжает наращивать объем перевозок, чтобы обеспечить свою долю в прогнозируемом росте грузопотоков. На примере трансальпийских маршрутов через Швейцарию в Северную Италию компания Railion демонстрирует различные стратегии международных грузоперевозок.

Ожидаемые изменения на рынке железнодорожных перевозок

В связи со слиянием европейских рынков, расширением ЕС на восток и усилением тенденций к аутсорсингу целых пакетов услуг на период до 2015 г. прогнозируется ежегодный рост объемов грузовых перевозок на 2,8%. Железнодорожный транспорт, который выступает в качестве альтернативы автомобильному с его перегруженными магистралями, должен получить от этого роста максимальную прибыль. Наибольший ежегодный прирост ожидается в области комплексных логистических услуг, так как промышленные предприятия все чаще привлекают к выполнению логистических задач сторонние организации, объявляя при этом конкурсы на выполнение целого ряда комплексных услуг. Таким образом, сочетание транспортных и логистических услуг становится стратегическим условием успеха.

Рост объема перевозок может происходить только на базе расширения транспортных сетей в международном масштабе. Для рынка завтрашнего дня требуются высококачественная железнодорожная сеть как составная часть сухопутной транспортной сети в Европе, а также мощные глобальные се-

ти воздушного и морского транспорта. Для современных европейских железных дорог, на которых пока еще преобладает национальная ориентация, это означает, что рост перевозок возможен в первую очередь на международных линиях. Потребитель ожидает общеевропейского транспортного менеджмента с едиными высокими требованиями в отношении точности по времени доставки и надежности. При этом тарифы должны быть конкурентоспособными по отношению к автомобильному транспорту.

Ситуация с доступом к железнодорожным сетям отличается от ситуации, сложившейся на автомобильном транспорте. После более чем полуторазековой истории технического развития инфраструктура железных дорог европейских государств все еще имеет национальную ориентацию, в связи с чем при переходе к международному сообщению приходится преодолевать много трудностей. К ним относятся, например, различия в системах СЦБ и тягового электроснабжения, языковой барьер и не в последнюю очередь различные административные условия доступа к инфраструктуре в разных странах.

Таким образом, железнодорожный транспорт в отличие от автомобильного не может сразу начать свободную перевозку грузов

в пределах всей Европы. Для этого необходима соответствующая техническая и административная подготовка, чтобы железная дорога в дальнейшем не утратила своих преимуществ в конкуренции с автомобильным транспортом из-за затрат времени. Только в кооперации с железными дорогами соседних стран или при условии предоставления транспортных услуг этим странам возможна такая ситуация, когда один и тот же машинист ведет поезд, например, из Австрии через Швейцарию в Германию.

В отличие от этого на автомобильных дорогах существует беспрепятственный доступ к рынку. Железные дороги смогут достичь достаточного уровня конкурентоспособности по отношению к грузовому автомобильному транспорту только в том случае, если во всей Европе будут созданы равные условия для всех видов транспорта.

Пока же развитие международных железнодорожных перевозок сдерживается существующими техническими и правовыми типовыми условиями. Различные принципы транспортной политики в разных странах, а также устаревшие структуры европейских железнодорожных компаний мешают тому, чтобы железные дороги могли повсюду свободно выходить на европейский рынок. Именно в области транспорта и логистики на пути свободного товарооборота стоят национальные разграничения. Однако, в то время как в Германии уже давно началась конкуренция на железнодорожном транспорте,



Рис. 1. Поезд компании Railion Deutschland с электровозом серии 189 (фото DBAG, Кле)

международные грузовые железнодорожные перевозки часто носят еще черты сложившихся в течение десятилетий кооперационных моделей.

Роль компании Railion в международном процессе интеграции железных дорог

Стратегической целью компании Railion является преодоление указанных трудностей и создание единой европейской системы в области грузовых перевозок путем международной интеграции по горизонтали предприятий грузового железнодорожного транспорта.

Для реализации этой цели Railion совместно с компаниями-партнерами разрабатывает в рамках политики либерализации ЕС единые правила и инструкции. Railion и кооперирующиеся железнодорожные компании соседних стран инвестировали значительные средства в подвижной состав для международного использования. К 2005 г. локомотивный парк компании увеличился на 100 универсальных

многосистемных электровозов серии 189 (рис. 1). Этот рост будет продолжаться, и к 2008 г. к рабочему парку Railion добавятся 400 многосистемных электровозов серии 185.

Компания Railion выступает в качестве первой грузовой железнодорожной компании с действительно европейской ориентацией. Она эксплуатирует железнодорожные сети в Германии, Нидерландах (присоединились в 1999 г.) и Дании (присоединились в 2001 г.), а также участвует в работе железнодорожных предприятий других европейских стран (особенно на важнейших транспортных направлениях) путем долевого капиталовложения или по контрактам кооперации. Так, компания Railion имеет долю 20 % в швейцарской компании BLS Cargo. Объединение Railion открыто для других партнеров, так как в объединенной системе легче управлять транспортными процессами в пределах всей Европы. Компания Railion предлагает потребителю стандартизированные и специально на него ориентированные услуги.

Значение транзита через Альпы для компании Railion

В настоящее время более 50 % всех перевозок, осуществляемых компанией Railion, являются международными. При этом основной грузопоток ориентирован по оси Германия — Италия. Более 13 млн. т грузов ежегодно перевозят через Альпы компания Railion и ее партнеры. К этому можно добавить еще около 3 млн. т, которые перевозятся ежегодно в обменных перевозках между Германией и Швейцарией. Для компании Railion альпийский транзит через перевалы Лёчберг, Сен-Готард и Бреннер обладает абсолютной приоритетностью, тем более что на ближайшие годы прогнозируется значительное увеличение объема грузовых перевозок через Альпы.

Швейцария занимает активную позицию в решении этого вопроса и путем реализации крупных проектов, в частности строительства тоннелей на перевалах Лёчберг и Сен-Готард, а также других объектов, создает оптимальные условия для преимущественного направления дополнительного грузопотока на железнодорожный транспорт. Целью компании Railion является повышение качества предлагаемых транспортных услуг, привлечение за счет этого (совместно с партнерскими железнодорожными компаниями) максимального объема перевозок на железную дорогу и внесение, таким образом, активного вклада в защиту окружающей среды.

Сотрудничество Railion с BLS Cargo

В транзитных перевозках через Швейцарию клиентура ожидает предложения комплексных услуг по обоим основным направлениям. Наряду с интенсивной деятельностью на направлении Лёчберг — Симплон (рис. 2) ком-

пания Railion укрепляет свое сотрудничество со швейцарской железнодорожной компанией BLS Cargo. В этой компании имеют долю BLS Lötschbergbahn (77,7%), Railion Deutschland (20%) и итальянское экспедиционное предприятие Ambrogio (2,3%).

Основная доля дополнительно объема перевозок в 2004 г. пришлось на готардское направление Базель — Кьяссо и составила около 60 грузовых поездов в неделю. Сен-Готардский ход является главным направлением в трансальпийском сообщении, которое в рамках кооперации с BLS обслуживается 65 электровозами серии 185 компании Railion. Эти локомотивы ведут поезда от границы Германии до итальянской границы. Компания BLS Cargo предоставляет машинистов для них в первую очередь из нового депо в Эрстфельде и старого в Хальтингене. Кроме того, машинисты BLS ведут поезда на части маршрута в Германии, а машинисты компании Railion — в Швейцарии до Эрстфельда. С 2005 г. сотрудничество с BLS Cargo на готардском направлении заметно расширилось. Число поездов, идущих по нему через станцию Кьяссо, увеличилось до 90 в неделю. Кроме того, в этом направлении освоен новый маршрут через Луино в Италию, на котором курсирует около 40 поездов в неделю.

Прямое сообщение через перевал Сен-Готард имеет важное значение для клиентуры, которая в результате оптимизации международного сообщения получает из одних рук транспортные услуги повышенного качества, которое в значительной степени определяется сокращением времени перевозки (рис. 3). Взаимоотношения компаний Railion и BLS строятся на основе долгосрочного партнерского сотрудничества, что позволяет предлагать клиентуре услуги гарантированного качества и способствует перемещению грузопотока с автомобильного транспорта на железнодорожный.

Открытый доступ к инфраструктуре

Наряду с кооперированными международными перевозками в некоторых случаях более выгодно или предпочтительно для заказчика, чтобы перевозки между странами выполняла одна железнодорожная компания. В этой ситуации или предпочтительно для заказчика, чтобы перевозки между странами выполняла одна железнодорожная компания. В этой ситуации или предпочтительно для заказчика, чтобы перевозки между странами выполняла одна железнодорожная компания. В этой ситуации или предпочтительно для заказчика, чтобы перевозки между странами выполняла одна железнодорожная компания.

Законодательные основы для этого в Европейском союзе уже созданы. В соответствии с директивой ЕС 2001/12 – 14 ЕГ железнодорожные компании могут использовать инфраструктуру других стран. Для этого разработаны единые принципы, однако степень их реализации в разных странах пока неодинакова. Следует отметить, что указанная директива по состоянию на май 2005 г. еще не была включена в существующее между

Швейцарией и Европейским союзом соглашение о перевозке грузов сухопутным транспортом и потому не была отражена в государственных законодательных актах Швейцарии. В связи с этим обстоятельством для использования компанией Railion швейцарской инфраструктуры потребовалось создание международного объединения (согласно директиве 91/440) с участием австрийской железнодорожной компании Rail Cargo Austria.

Начиная с октября 2003 г. 20 поездов компании Railion ежедневно курсируют по маршруту, проходящему через Швейцарию вдоль Боденского озера по полностью электрифицированной линии (рис. 4). До этого поезда шли от сортировочных станций в Германии на тепловозной тяге через Линдау в Австрию. Теперь машинисты компании Railion ведут поезда через Констанц и Санкт-Маргретен до станции назначения Вольфурт в Австрии. Таким образом, впервые один и тот же локомотив вместе с ведущим его машинистом стал использоваться за одну поездку в инфраструктуре трех стран. Движе-



Рис. 2. Порожний маршрутный поезд компании Railion, следующий из Италии в Германию на линии железной дороги BLS (фото: DBAG, Бедешински)



Рис. 3. Грузовой поезд с двойной тягой на северном подъеме к Готардскому тоннелю (фото: DBAG, Кле)



Рис. 4. Схема маршрутов грузовых перевозок в районе Боденского озера

ние поездов отличается высокой точностью и надежностью.

Компания Railion стала первой не швейцарской компанией, которой Федеральное бюро железных дорог Швейцарии выдало необходимый в этой стране сертификат безопасности. В этом сертификате указаны линии, на которых могут обращаться поезда компании Railion. За пользование железнодорожными линиями в Швейцарии компания Railion выплачивает взносы, которые идут на финан-

сирование инфраструктуры железных дорог страны.

В декабре 2004 г. Railion также получила сертификат безопасности для транзитных перевозок через Швейцарию по готардскому направлению от Базеля и Шаффхаузена до Кьяссо. В январе 2005 г. с целью проверки знаний, а также закрепления навыков специально подготавливавшихся машинистов в реальных условиях были проведены первые полновесные поезда компании Railion на готардском направлении.

Перспективы

Опыт Railion, накопленный в Швейцарии, имеет для компании большое значение. Сотрудничество с Федеральным бюро железных дорог этой страны, а также с инфраструктурным подразделением Федеральных железных дорог Швейцарии (SBB) проходит успешно. В частности, согласованы необходимые правила и инструкции, а так-

же совместная система обеспечения безопасности перевозок.

В Италии после приобретения 95%-ной доли компании SFM Railion также создала условия для усиления своего присутствия на итальянском рынке перевозок. Благодаря этому на маршрутах от Скандинавии или портов Северного моря до Италии клиентура может получать транспортные услуги из одних рук. С середины декабря 2004 г. по поручению Railion компания SFM оказывает услуги по перевозке грузов маршрутными поездами в Италии. Объем перевозок оценивается в 50 поездов в неделю. При этом наблюдается тенденция к увеличению их числа. Эти поезда идут через пограничные станции Кьяссо и Луино. Для выполнения этих перевозок также потребовалось создание вспомогательного международного объединения.

Анализ коммерческих результатов компании Railion показал, что ею была избрана правильная стратегия предпринимательской деятельности. Единые стандарты и критерии для всей постоянно расширяющейся общеевропейской железнодорожной сети дают возможность компании проводить политику, ориентированную на клиентуру, обеспечивающую высокое качество предлагаемых услуг с точки зрения пунктуальности и надежности. Исполняя объединяющую роль в европейской железнодорожной системе, Railion усиливает свою конкурентоспособность, позволяющую ей выдержать ценовой прессинг автомобильного транспорта и сохранить рабочие места. Таким образом, компания Railion может быть признана лидером на европейском рынке грузовых железнодорожных перевозок. Она стремится сохранять и в дальнейшем укреплять свои позиции.

Ch. Heidersdorf, T. Wiedemann.
Eisenbahntechnische Rundschau, 2005, № 5,
S. 268–271.