

Открытый доступ на транспортном рынке Польши

Созданная в конце 1990-х годов в расчете на активное участие в грузовых перевозках на железных дорогах Польши компания Rail Polska стала в 2003 г. оператором на правах открытого доступа. В 2006 г. Rail Polska приступила к перевозкам в международных сообщениях. Ее перевозочная деятельность быстро развивается по мере расширения транспортного рынка страны.

Компания Rail Polska, принадлежащая корпорации Rail World, сформулировала программу своего будущего развития. К этому есть все основания, так как в ходе приватизации Государственных железных дорог Польши (РКР), вторых среди железных дорог стран — членов Европейского союза по объему грузовых перевозок, она стала в стране крупнейшей частной компанией-оператором, действующей на правах открытого доступа к железнодорожной инфраструктуре.

Рост Rail Polska характеризуется высокими темпами: в 2006 г. поезда компании перевезли более 1,5 млн. т грузов, что на 55 % больше объема перевозок 2005 г., а грузооборот увеличился на 40 %.

Помимо роста перевозок, 2006 год был знаменательным для компании еще по двум причинам.

Во-первых, Rail Polska начала постепенно вводить в эксплуатацию тепловозы серии М62 постройки Луганского завода (бывший СССР), проходящие модернизацию с ремоторизацией на соб-

ственном предприятии компании в Освенциме. Приобретенные у железных дорог Эстонии в 2004 г. 38 таких тепловозов были доставлены в нерабочем состоянии в Польшу, где на них устанавливают выделенные сестринской железнодорожной компанией Montreal, Maine & Atlantic (США) силовые агрегаты (дизели типа 16 – 645 производства EMD и тяговые генераторы), новое электрооборудование и аппаратуру систем управления и контроля (в том числе систем электронного управления впрыском топлива и дистанционного мониторинга с использованием технологии GPS), подкатывают приобретенные в Германии тележки, а также выполняют перепланировку и переоснащение кабин управления; кузова, тяговые двигатели и тормозное оборудование остаются штатными. Модернизированным локомотивам присваивают серийное обозначение EM62 (рис. 1). Внешний вид тепловозов при этом изменяется мало, но их характеристики существенно улучшаются: до модернизации тепловозы М62 могли водить поезда с углем из 22 – 24 вагонов, модернизированные EM62 могут водить поезда длиной 35 – 40



Рис. 1. Первый модернизированный тепловоз серии EM62

вагонов. Одновременно у модернизированных тепловозов уменьшилось удельное потребление топлива на тягу поездов, сократилось содержание вредных веществ в выхлопных газах и повысилась надежность. Тепловозы эксплуатируются как по одному, так и в постоянном сцепе по два с управлением по системе многих единиц (в последнем случае они получают обозначение 2EM62).

Во-вторых, в 2006 г. были пропущены первые грузовые поезда в сообщениях с Германией. В настоящее время Rail Polska ежемесячно проводит семь поездов из вагонов для перевозки автомобилей (рис. 2), принимая их на пограничной станции Губен и доставляя в распределительный центр южнее Варшавы. Длина кольцевого рейса составляет почти 1000 км. График движения поездов жестко выполняется согласно договорным обязательствам, и модернизированные тепловозы EM62 играют в этом немаловажную роль.

Деятельность Rail Polska как оператора открытого доступа началась в 2003 г. с обслуживания подъездных путей двух предприятий: в Освенциме (химический комбинат Dwory Chemical) и Вроцлаве (тепловая электростанция). Постепенно маневровая работа дополнилась вывозом поездов на магистральные линии, чем было положено начало функционированию компании как железнодорожного оператора.

Теперь в Освенциме находятся локомотивное и вагонное депо и центр оперативного управления и контроля. Там же базируется и группа инфраструктуры, которая выполняет работы по содержанию линии к химическому комбинату и подъездных путей общей длиной 70 км в должном состоянии, обеспечивающем безопасность при перевозках опасных грузов. Перевозки в районе Вроцлава не так интенсивны, а путевое развитие не столь велико; реконструкция инфраструктуры здесь выполнена в 2006 г.

Конкуренция

По состоянию на конец 2006 г. из 80 зарегистрированных в Польше компаний-операторов 67 имели лицензии на железнодорожные грузовые перевозки, однако серьезную конкуренцию в качестве операторов, функционирующих на правах открытого доступа, могут составить не более десяти из них. Почти все остальные крупные частные компании выполняют специализированные перевозки, которые не могут быть объектом для других конкурентных предложений, что обеспечивает им солидную базу для успешной деятельности в отдельных сегментах открытого рынка.

Крупнейшим конкурентом остается, безусловно, компания RKP Cargo. Несмотря на дискуссии последних лет, твердого графика приватизации Государственных железных дорог Польши (РКР) пока нет, хотя нынешняя корпоративизованная структура выделившихся бизнес-единиц подобна общепринятой, предшествующей частичной или полной приватизации. Грузовые компании — приемники национальных железных дорог, примером которых является RKP Cargo, как правило, имеют несомненные преимущества перед частными операторами-конкурентами, пользующимися правами открытого доступа. Например, наличие контингента локомотивных бригад во многих пунктах сокращает расходы на персонал, неизбежные в перевозках на дальние расстояния.

Проблемы открытого доступа

В типичных случаях политика частных операторов, конкурирующих с компанией-преемником, нацелена в основном на организацию маршрутных перевозок. Естественно, перевозками повагонных отправок может заниматься только оператор, располагающий базой для консолидации и распыления поездов в национальных масштабах.



Рис. 2. Поезд компании Rail Polska из порожних вагонов для перевозки автомобилей на обратном пути в Германию

Часто говорят, что маршрутные перевозки прибыльнее и выполняющие их частные операторы «снимают пенки». Такой подход игнорирует эффект конкуренции. Если все частные операторы или хотя бы некоторые из них выберут один и тот же бизнес маршрутных перевозок, тарифы тут же станут предметом конкурентной борьбы.

Подвижной состав является еще одной сферой, где компании-преемники имеют несомненные преимущества. Во-первых, учитывая продолжительный срок службы железнодорожных активов, такие компании обычно продолжают эксплуатировать локомотивы и вагоны, доставшиеся им от национальных железных дорог. Этот подвижной состав, как правило, к настоящему времени полностью амортизирован и имеет низкую остаточную стоимость, но вполне соответствует имеющейся инфраструктуре и рынку грузовых перевозок.

Около 60 % общей протяженности линий сети железных дорог Польши электрифицировано на постоянном токе напряжением 3 кВ. Новые компании-операторы могут приобретать новый или бывший в эксплуатации тяговый подвижной состав — как электровозы, так и тепловозы. Однако все новые локомотивы дороги, старогодные электровозы в приемлемом состоянии трудно найти.

Относительно доступны бывшие в эксплуатации тепловозы, но зачастую невысокая цена их приобретения с трудом оправдывает значительные эксплуатационные расходы. Поэтому проблема тяговых средств остается одной из важнейших для компаний, пользующихся правом открытого доступа к инфраструктуре железных дорог, и этим можно объяснить большое значение, которое Rail Polska придает программе модернизации тепловозов М62.

Формирование парка грузовых вагонов частных компаний-операторов связано с аналогичными проблемами. Так, около 20 % парка вагонов Rail Polska, предназначенных для перевозки угля, приходится на перестроенные из вагонов-цистерн, для которых уже не было сферы коммерческих перевозок. В процессе реконструкции котлы цистерн снимали, а на переделанные рамы и ходовую часть ставили новые кузова.

Перспективы

Однозначной оценки перспектив открытого доступа пока нет. Объем железнодорожных грузовых перевозок в Польше в нынешнем столетии к началу 2005 г. вырос в отношении низшей точки, пришедшейся на 2001 г., на 100 млн. т. Однако в течение 2005 г. по сравнению с предыдущим годом этот рынок сократился на 5 %, в основном за счет перевозок во внутренних сообщениях (на их долю приходит-

ся 75 % рынка). В то же время экспортные перевозки увеличились, а транзит сохранился практически на прежнем уровне. Последние статистические данные показывают, что в первые 9 мес 2006 г. рынок вырос на 7–8 %, но тенденция к чередованию периодов роста и спада требует особого внимания и оптимальных решений.

Эксплуатационная деятельность операторов открытого доступа, по крайней мере в Польше, возможно, находится на исходе первого этапа развития. С точки зрения объема перевозок доля этих компаний на рынке увеличилась с 4 % в 2003 г. до 17 % в 2006 г., но смогут ли они поддерживать такие темпы и далее, покажет время. Задача состоит в освоении других сегментов транспортного рынка, помимо массовых перевозок, и активизации работы в направлении восток — запад. Грузовые автомобильные перевозки через восточные границы страны уже показали серьезный рост, но железные дороги к этому практически не причастны.

Частные операторы должны сыграть важную роль в привлечении дополнительных объемов перевозок на железные дороги за счет ориентированной на грузоотправителя политики обслуживания и концентрации на специфических инициативах. В некоторых случаях они могут иметь дочерние предприятия в других странах, в иных — действовать через соглашения о сотрудничестве с работающими там железнодорожными компаниями.

Транзит

Объем транзитных грузовых перевозок на железных дорогах Польши в 2005 г. не увеличился, соответственно не было роста и на направлении восток — запад. В сообщениях с некоторыми странами Европейского союза отмечен рост экспортных перевозок, но экспорт в Германию, например, сократился. Самые оптимистичные перспективы оживления в направлении восток — запад связаны с перевозками не массовых грузов, а контейнеров.

Такие перспективы можно считать обнадеживающими, однако при этом следует признать, что дальнейшие перевозки с пересечением границ представляют сферу, качество обслуживания в которой на железных дорогах традиционно не отвечало в полном объеме требованиям клиентуры. К тому же железнодорожному транспорту на рынке контейнерных перевозок придется конкурировать с автомобильным, который уже имеет здесь прочные позиции. По этим причинам наращивание объема перевозок на направлении восток — запад представляет непростую задачу.

Цель европейской политики в железнодорожных грузовых перевозках состоит в первую очередь в прекращении спада объема перевозок, а во вторую — в реструктуризации и обеспечении условий для его роста путем открытия рынка для конкуренции.

T. Hollaway. Railway Gazette International, 2007, № 3, p. 161–162.

Редакция журнала

«Железные дороги мира»

**приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языков, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.
Обращаться по телефону (495) 317-55-65 или по электронной почте zdm@css-rzd.ru.**