

Оживление железных дорог Швеции

В начале 2000-х годов железные дороги Швеции оказались на грани банкротства, вызванного невыгодными контрактами и хронической неэффективностью эксплуатационной деятельности. Современная политика компании-оператора SJ направлена на восстановление позиций на рынке пассажирских перевозок и возврат к прибыльности за счет обновления парка подвижного состава и модернизации инфраструктуры.

Активизация маркетинговой политики

При подлете к стоковскому международному аэропорту Арланда пассажиры, наблюдающие через иллюминаторы привычную для Швеции смену пейзажей, могут видеть нечто необычное: национальный железнодорожный оператор — компания SJ крупными буквами, начертанными прямо на земле, предлагает поездку в поезде как альтернативу полету в интенсивно используемом коридоре между Стокгольмом и Гётеборгом. Такой агрессивный маркетинг отражает активную политику компании, которая 5 лет назад была убыточной, но теперь стремится путем повышения эффективности эксплуатационной деятельности достичь роста прибыльности и восстановления доли на транспортном рынке за счет других видов транспорта. В результате число перевезенных пассажиров выросло с 31,4 млн. чел. в 2002 г. до 37,4 млн. в 2006 г., и SJ удалось добиться за тот же период роста доходов, обеспечившего уход от убытка, равного 994 млн. швед. крон (148,4 млн. дол. США), к прибыли в размере 368 млн. крон в 2006 г.

SJ, созданная в 2001 г. при разделе бывших Государственных железных дорог Швеции на шесть принадлежащих государству компаний, с самого начала работы в новых условиях унаследовала убыточные контракты, которые верг-

ли компанию в финансовый кризис. Программа оздоровления, начатая в апреле 2002 г., предусматривала сокращение численности персонала на 25%, числа мест на наименее интенсивно используемых маршрутах на 7% и отказ от аутсорсинга в обслуживании пассажиров.

В междугородных сообщениях SJ приняла систему продаж, подобную применяемой бюджетной авиакомпанией Ryanair: самые дешевые билеты продаются в первую очередь, и цены растут по мере приближения даты поездки. Если продажи идут медленно и не гарантируют приемлемой заполняемости поезда, предоставляются очередные скидки. Переход на эту систему способствовал повышению заполняемости поездов с 45% в 2004 г. до 50% в 2006 г., но при этом компания рассчитывает добиться дальнейшего роста этого показателя как в наиболее популярных поездах, так и в пользующихся меньшим спросом. В 2007 г. в Интернете появился новый сайт с предложениями недорогих билетов за счет существенных скидок на непроданные места и возможностью приобретения билета в режиме онлайн. Около половины билетов SJ уже продает в таком режиме, причем продажи через Интернет растут так быстро, что компания закрыла некоторые билетные кассы, но при этом набрала около 1000 чел. дополнительного персонала: машинистов, проводников и сотрудников центров продаж.

Подвижной состав

Компания реализует программу обновления парка подвижного состава, включающую модернизацию электропоездов серии X2000 (рис. 1) из вагонов с наклоняемыми кузовами, имеющих максимальную скорость движения 200 км/ч, и приобретение новых поездов для региональных сообщений. Модернизацию остального подвижного состава планировали начать до конца 2007 г. Программа стоимостью 500 млн. крон является ключевым компонентом политики расширения предложений в дальних сообщениях. В качестве преимущества поездки по железной дороге в отличие от поездки в автомобиле или от полета в самолете позиционируется возможность эффективно, полезно и приятно использовать время в пути. Для этого предлагаются такие новые возможности, как предоставление доступа в Интернет, наличие розеток для подключения игровых приставок и т. п., обслуживание питанием, устройство зон для тихого досуга.

В местных сообщениях SJ вводит в обращение 43 двух- и трехвагонных электропоезда серии X40 (рис. 2) из двухэтажных вагонов постройки компании Alstom (стоимость контракта 3 млн. крон); около половины этих поездов уже находятся в эксплуатации.

Компании не удалось в июне 2007 г. получить выгодную франшизу по обслуживанию сообщений через пролив Эресунн (Копенгаген — Мальмё), но, с другой стороны, она добавила в свой портфель контракт на обслуживание в течение 5 лет (начиная с июня 2008 г.) ночных поездов из Гётеборга и Стокгольма в Лулео, Умео и Кируну на севере Швеции.

SJ формирует свой бренд на охране окружающей среды, в том числе в аспекте загрязнения воздуха, к чему в последние годы внимание общественности заметно повысилось. Используемое на железнодорожном транспорте электричество преобразуют из энергии воды,



Рис. 1. Электропоезд серии X2000 на станции Катринехольм



Рис. 2. Электропоезд серии X40 на станции Эскильстуна

солнца и ветра. Старые вагоны разбирают вручную и 99% материалов используют повторно. Это отвечает современным ожиданиям общества. SJ разместила на сайте калькулятор выделения вредных веществ, который позволяет пользователям сравнивать с этой точки зрения поездки разными видами транспорта.

Инфраструктура

Пунктуальность сообщений важна и для пассажиров, и для SJ, которая добилась значительного улучшения этого показателя: 91% поездов прибывают с опозданием не более 5 мин, причем 60% таких случаев вызваны проблемами инфраструктуры.

Пропускная способность железных дорог в районах крупней-

ших городов Швеции — Стокгольма, Гётеборга и Мальмё представляет самое значимое препятствие для выхода на желаемый уровень точности сообщений. Увеличение пропускной способности на наиболее интенсивно используемых участках сети к югу от Гётеборга и завершение строительства тоннеля в центре Мальмё в 2011 г. несколько ослабят остроту проблемы, но недостаток пропускной способности в районе столицы страны останется проблемой еще и в следующем десятилетии. До 500 поездов в день проходят по двухпутному участку южнее станции Стокгольм-Центральный (рис. 3), в часы пик поезда отправляются каждые 90 с. SJ вместе с другими операторами и компанией инфраструктуры Banverket ведет ин-

тенсивную работу в целях обеспечения максимальной гибкости в выполнении графика и реализует совместный план минимизации опозданий в рамках возможного.

Оптимальное решение представляет прокладка здесь двухпутного тоннеля в направлении север — юг с двумя новыми станциями в центре города. Этот проект стоимостью 16 млрд. крон позволит вывести пригородные поезда со станции Стокгольм-Центральный, но, как полагают, он может быть реализован не ранее 2017 г.

Дерегулирование

Начиная с 2010 г. SJ придется работать в условиях дерегулирования рынка междугородных пассажирских перевозок с появлением конкуренции в интенсивно используемых коридорах. По оценке SJ, на шведский транспортный рынок в случае выделения субсидий на обслуживание местных сообщений могут выйти новые компании-операторы. Сама компания готова к работе в условиях конкуренции, но важно также и обеспечение для всех равных условий для подобной работы. При проведении конкурсов необходимо создать атмосферу социальной ответственности, гарантирующей всем жителям страны возможность пользоваться услугами железных дорог независимо от места их жительства.



Рис. 3. Зал ожидания вокзала станции Стокгольм-Центральный

K. Barrow. International Railway Journal, 2007, № 10, p. 34–36.