

Британский оператор South West Trains

В феврале 2007 г. группа Stagecoach получила право на третий срок обслуживания самой пассажиронапряженной франшизы на железных дорогах Великобритании. Компания-оператор South West Trains, дочерняя Stagecoach, которая осуществляет сообщения на линиях общей протяженностью 977 км со 177 станциями, занимает первое место в стране по объему перевозок. В ближайшее десятилетие ей предстоит выполнить новые задачи.

Ежедневно более 2000 поездов проходят через крупнейший в Европе железнодорожный узел Клэпем-Джанкшн на юге Лондона. Однако компании South West Trains (SWT) предстоит найти еще 12 дополнительных ниток графика для пропуска поездов в часы пик между этой станцией и лондонской станцией Ватерлоо, главным начальным пунктом сообщений SWT, при том что линия между этими станциями и так загружена до предела. Еще более неправдоподобным кажется обещание SWT увеличить на 21% провозную способность в сообщениях дальнего следования и на 20% в пригородных сообщениях в течение нового 10-летнего срока действия франшизы.

При всей амбициозности новых задач нелишне напомнить, что SWT добилась роста объема перевозок пассажиров на 50% с момента передачи ей функций от British Rail в 1996 г. и в вагонах еще остаются свободные места. Тем не менее компания близка к исчерпанию резервов пропускной способности, и маловероятно, что ей удастся увеличить число поездов в направлении станции Ватерлоо без значительных инвестиций в инфраструктуру. Пропускная способность является важнейшей проблемой современных железных дорог Великобритании, и данная проблема ставит задачи, каких не могло быть 10 лет назад. В качестве одной из мер для смягчения ситуации рассматривается путь побуждения пассажиров к по-

ездкам во внепиковое время, если возможен отказ от поездки в периоды максимальных пассажиропотоков. Можно также увеличить размеры движения во внепиковые часы, когда имеются значительные резервы пропускной способности. SWT могла бы перевозить имеющимся парком подвижного состава втрое больше пассажиров в середине дня.

К решению этой задачи SWT уже приступила, применяя инновационные методы продаж, например разработанную компанией Stagecoach систему Megatrain, позволяющую пассажирам заказывать через Интернет билеты для поездок во внепиковые часы по цене от 1 ф. ст. С ноября 2005 г., когда приступили к внедрению этой системы, до начала 2007 г. с ее помощью было оформлено 170 тыс. заказов, что дает основания для прогнозирования стабильного роста продаж билетов в режиме он-лайн.

Как и многим другим железнодорожным компаниям, SWT приходится сталкиваться с довольно широко распространенным предубеждением, что этот вид транспорта недостаточно надежен. Проведенные компанией исследования свидетельствуют: люди, которые не пользуются железной дорогой регулярно, полагают, что только половина поездов прибывает вовремя. На самом деле вовремя прибывают 90,3% всех поездов SWT, при этом у большинства поездов отклонение времени прибытия от указанного в расписа-

нии составляет не более 2 мин. Если к числу пассажиров компании добавится всего 5% лиц из числа скептически относящихся к железным дорогам и считающих этот вид транспорта не подходящим для себя, компания легко справится со своими задачами по увеличению объема перевозок пассажиров по текущей франшизе.

Специфика пригородных перевозок такова, что максимум спроса приходится именно на пиковые часы, а основной рост перевозок прогнозируется именно в этом секторе. Поскольку возможность увеличения числа вагонов в поездах и уменьшения межпоездных интервалов ограничена длиной посадочных платформ и характеристиками системы СЦБ, обязанность по увеличению пропускной способности действующих линий ложится на компанию инфраструктуры Network Rail.

Небольшие проекты, реализуемые в рамках осуществляемой Network Rail стратегии оптимизации маршрутов (Route Utilisation Strategy, RUS), позволяют найти возможности для увеличения интенсивности движения поездов, например, за счет изменений в системе сигнализации или увеличения скорости следования по стрелочным переводам. Следующим этапом, работы по которому, вероятно, начнутся в ближайшие 5 лет, является масштабная реконструкция лондонской станции Ватерлоо, в результате которой появится возможность принимать 10-вагонные поезда на всех платформах. Наконец, перестановка сигналов на этой станции Ватерлоо позволит увеличить составность поездов до 12 вагонов.

Стратегия RUS, охватывающая период с 2007 по 2017 г., рассматривает модернизацию станции Ватерлоо в качестве приоритетной меры для решения проблемы пропускной способности на сети линий, обслуживаемых SWT. В ней также названы три других важных узких места: Клэпем-Джанкшн с подходами, Уокинг и Рединг с подходами.

Предполагаемая модернизация станции Ватерлоо, которая позволит удвоить способность конкурсов по пропуску пассажиров и принимать на всех платформах поезда не менее чем из 10 вагонов, должна быть закончена к 2014 г. Однако стоимость проекта такова, что потребуются привлечение значительных общественных средств, а это в нынешних условиях проблематично. Перепланировка подходов к станции Ватерлоо и ожидаемое в результате повышение пропускной способности в большой степени зависят от хода модернизации как самой станции, так и подходов к ней.

SWT рассчитывала на инвестиции в строительство путепровода в Уокинге, к западу от Лондона, что позволило бы устранить враждебные маршруты поездов направлений на Портсмут и Бейзингсток. Обустройство дополнительных обгонных путей на в основном однопутной линии Солсбери — Эксетер позволит в декабре 2009 г. открыть движение поездов на маршруте Ватерлоо — Эксетер с интервалом 1 ч.

На линии Ватерлоо — Уэймут частота движения поездов уже увеличена: здесь с декабря 2007 г. курсируют два поезда в час. Кроме того, с интервалом 1 ч идут поезда из Солсбери в Саутгемптон (через Ромси). SWT также рассчитывает в 2010 г. увеличить с 8 до 10 число поездов на линии Ватерлоо — Виндзор.

За прошедшее десятилетие на обновление и модернизацию парка электропоездов было затрачено более 1 млрд. ф. ст., и эта программа близка к завершению. SWT планировала арендовать дополнительно 17 четырехвагонных электропоездов компании Siemens для пополнения парка и выделить 70 млн. ф. ст. на модернизацию пригородных электропоездов серии 455 (рисунки) к концу 2008 г.

SWT подверглась критике со стороны пассажиров и средств массовой информации за решение удалить часть кресел в некоторых поездах для увеличения вместимости

за счет стоящих пассажиров. Компания обосновывала свое решение следующим образом. Каскадная замена подвижного состава организована так, чтобы увеличивать число мест в поездах, следующих на дальние расстояния. Число мест сокращается в небольшом числе поездов с относительно малой продолжительностью поездки. В начале 2007 г. имело место положение, когда пассажиры поездов, следующих в Лондон из Портсмута, ехали стоя до 50 мин. Эта ситуация требовала внимания в первую очередь, и решить ее можно было, направляя поезда большей вместимости на маршруты большей протяженности. В общем компания планировала обеспечить более 4000 дополнительных мест в часы пик уже в мае 2007 г.

Ко времени окончания срока действия франшизы в 2016 г. SWT ожидает удвоения объема перевозок пассажиров по сравнению с 1996 г. Компании удалось добиться роста перевозок за последние 10 лет на 50%. SWT прошла за это время путь от одной из худших пассажирских железнодорожных компаний до одной из лучших. За прошедшие годы эксплуатационные показатели существенно улучшились, а объем перевозок несопоставим с тем, что был 10 лет назад. При этом доля поездов, прибывших с отклонением от расписания в пределах 5 мин, составляла 89,6%.

Неудивительно, что при стабильном росте перевозок, удачно составленном новом расписании и постоянно обновляемом парке подвижного состава материнская группа Stagecoach была весьма заинтересована в том, чтобы сохранить франшизу South West Trains, и выступала с привлекательными конкурсными предложениями. По условиям текущей франшизы SWT будет переходить от системы субсидирования перевозок к системе платы министерству транспорта (DfT) за право пользования инфраструктурой. В денежном выражении это означает выплату DfT



Модернизированный электропоезд серии 455

в размере 1,191 млрд. ф. ст. в течение срока действия франшизы, или переход от субсидии в размере 63,6 млн. ф. ст. в 2007/2008 финансовом году к выплате DfT 342,8 млн. ф. ст. в 2015/2016 финансовом году. Имея доход 530 млн. ф. ст., SWT в течение первого финансового года действия новой франшизы (2007/2008) должна будет найти 34,45 млн. ф. ст. на компенсацию сокращения субсидии.

В период первого срока франшизы устойчивый экономический рост в Великобритании проявился в увеличении объема пассажирских перевозок, особенно на пригородных маршрутах в регионе Лондона, что составляет основу франшизы South West Trains. В этих условиях результаты перевозочной деятельности SWT неразрывно связаны с экономической ситуацией в британской столице. Замедление экономического роста, безусловно, может нарушить амбициозные планы.

Закономерен вопрос: готова ли группа Stagecoach, создавшая прочную основу для увеличения перевозок пассажиров по франшизе South West Trains, платить непомерную цену за пользование инфраструктурой, которая постепенно перестает соответствовать потребностям компании-оператора в пропускной способности.