

# Европейский рынок международных пассажирских перевозок

В январе 2010 г. будет открыт для конкуренции европейский рынок пассажирских перевозок в международных сообщениях. Начало этому положено в 1991 г., когда на совещании министров транспорта стран — членов ЕС группа национальных железных дорог заключила соглашение относительно права доступа к своей инфраструктуре для других железных дорог и компаний интермодальных перевозок начиная с 1993 г.

Дерегулирование в первую очередь касалось только международных сообщений, а рынок грузовых перевозок во внутренних сообщениях открылся только с января 2007 г. Право на открытый доступ в грузовых перевозках активно используется во многих европейских странах. Во Франции после нескольких лет затягивания этого процесса со стороны правительства и национального оператора конкуренция все же появилась. Компания Euro Cargo Rail, дочерняя EWS, находящаяся в собственности немецкого владельца, активно расширяет деятельность на территории Франции; кроме того, она же в конце 2007 г. учредила компанию в Испании.

Дерегулирование пассажирских железнодорожных перевозок являлось давней целью европейских транспортных политиков, и соответствующие предложения были включены в проект третьего пакета руководящих материалов по железнодорожному транспорту. Однако между предложениями по либерализации пассажирских перевозок и другими положениями, вошедшими в этот проект, оказались противоречия, которые потребовали значительного времени на выработку приемлемых решений. В результате Европейский парламент и Европейская комиссия достигли со-

глашения, удовлетворившего обе стороны, и третий пакет был принят в сентябре 2007 г. Он включает, в частности, допущение «каботажных» перевозок между двумя и более станциями на территории одной страны в рамках международных сообщений.

Намерение дерегулировать пассажирские перевозки во внутренних сообщениях встречает более активное сопротивление. Даже отсрочка до 2017 г. может оказаться недостаточной, настолько сильна оппозиция в Австрии, Франции и Бельгии. На настоящий момент дерегулирование действует только в части международных сообщений. Вместе с тем достигнуто соглашение по оценке перспектив дальнейших мероприятий по дерегулированию, включая внутренние сообщения, которые должны быть представлены Европейской комиссии в виде отчета к 31 декабря 2012 г.

## Конкуренция со стороны воздушного транспорта

Стремительное развитие малобюджетных воздушных сообщений в Европе оказывает серьезное влияние на железнодорожный бизнес. В директиве 2007/58, являющейся юридической основой третьего железнодорожного пакета, который

узаконил открытие рынка, отмечено жесткое конкурентное влияние со стороны авиакомпаний, предлагающих билеты по низким ценам, что стимулирует новые инициативы по интенсификации внутривидовой конкуренции между железнодорожными предприятиями. Европейский парламент возлагает надежды на то, что железнодорожные компании, используя предоставляемые возможности, подготовят для пассажиров интересные конкурентоспособные предложения, и это будет способствовать оживлению международных железнодорожных сообщений с обеспечением при этом щадящего воздействия на окружающую среду.

Последнее десятилетие отличается существенными изменениями на европейском рынке международных пассажирских перевозок. Появились совместные маркетинговые или операторские компании, которые обычно предлагают специальные тарифы, действительные на определенных направлениях. Во многих случаях это усложняет приобретение билетов на поездки в международных сообщениях в отличие от более простой оплаты услуг компаний воздушного транспорта.

В Европе известны следующие международные операторские и маркетинговые организации:

**Eurostar.** Является собственностью Национальных обществ железных дорог Франции (SNCF) и Бельгии (SNCB), железных дорог Люксембурга (LCR). С 1994 г. обслуживает высокоскоростные сообщения между Лондоном, Брюсселем и Парижем через тоннель под Ла-Маншем. В 2007 г. компания перевезла 8,26 млн. пассажиров;

**Thalys International.** Акционерный капитал распределяется следующим образом: 62% принадлежит SNCF, 28% — SNCB, 10% — железным дорогам Германии (DB). Компания со штаб-квартирой в Брюсселе начала работать в 1996 г.,



Рис. 1. Поезд компании Cisalpino в горах Швейцарии

эксплуатируя поезда Thalys в высокоскоростных сообщениях Парижа с Брюсселем, Амстердамом и Кёльном; объем перевозок превышает 6 млн. пассажиров в год;

**Alleo.** Дочерняя компания SNCF и DB. Основана в мае 2007 г., обслуживает высокоскоростные сообщения между Парижем и Франкфуртом-на-Майне (немецкими поездами ICE 3), Штутгартом и Мюнхеном (французскими поездами TGV POS) с использованием недавно введенной в эксплуатацию линии LGV Est-européenne;

**Lyria.** Дочерняя компания SNCF (74%) и железных дорог Швейцарии (SBB, 26%), появившаяся в 1993 г. как объединение групп экономических интересов (GEIE). В настоящее время имеет согласно французскому законодательству организационную форму акционерного общества с упрощенной структурой

(Société par Actions Simplifiée, SAS) и занимается коммерческим менеджментом высокоскоростных сообщений поездами TGV — сначала между Парижем, Лозанной, Бригом и Берном, с 2005 г. между Парижем и Женевой, а с июня 2007 г. (после открытия линии LGV Est-européenne) обслуживает также сообщение Париж — Базель — Цюрих;

**Cisalpino (рис. 1).** Дочернее подразделение компании-оператора железных дорог Италии Trenitalia и SBB. С декабря 2005 г. обслуживает все дневные сообщения между Швейцарией и Италией;

**Elipsos.** Учреждена компанией — оператором железных дорог Испании (RENFE) и SNCF в 2001 г. для эксплуатации ночных поездов типа Talgo в сообщениях Мадрид — Париж, Барселона — Париж/Цюрих/Милан. До Elipsos эти сообщения обслуживало объедине-

ние компаний в форме группы экономических интересов;

**Artesia.** Дочерняя компания Trenitalia и SNCF. Базируется в Париже и обслуживает сообщения между Францией и Италией дневными поездами TGV и ночными, формируемыми из спальных и купейных вагонов;

**City Night Line (рис. 2).** Этот бренд охватывает ночные сообщения, эксплуатируемые DB. Их менеджментом занимаются DB Autozug (Дортмунд) и CityNightLine (CNL, Цюрих), обе компании принадлежат отделению пассажирских перевозок DB Fernverkehr. Ночные поезда DB в настоящее время находятся в обращении в девяти европейских странах;

**Berlin — Warszawa — Express.** Совместное предприятие DB и железных дорог Польши (PKP). Обслуживает сообщение Берлин — Вар-



Рис. 2. Поезд City Night Line на вокзале Берлин-Главный (фото: DB)

шава поездами категории EuroCity по специальным тарифам;

**Rheinalp.** Эта маркетинговая организация учреждена DB и SBB в январе 2006 г. для продвижения железнодорожных сообщений между Германией и Швейцарией; ее штаб-квартира находится во Фрайбургге-им-Брайсгау;

**High Speed Alliance.** Совместное предприятие железных дорог Нидерландов (NS) и воздушной компании KLM. С декабря 2007 г. обслуживает сообщения Нидерландов с Германией и Бельгией под брендом NS Hispeed. Планируется организовать высокоскоростные сообщения между Амстердамом и Брюсселем после открытия в Нидерландах строящейся линии HSL-Zuid и (в кооперации с SNCB и SNCF) обеспечивать сообщения между Амстердамом и Парижем.

### Планы DB

Среди национальных операторов DB имеют самые агрессивные планы: отделение DB Fernverkehr намерено к 2010 г. увеличить годовые доходы от перевозок в международных сообщениях с 200 млн. до 300 млн. евро. Высокоскорост-

ные электропоезда семейства ICE уже работают в Нидерландах, Бельгии, Франции, Швейцарии и Австрии, а в декабре 2008 г. скоростные дизель-поезда типа ICE-TD должны появиться в сообщениях Германии с Данией. DB рассматривают конкуренцию как важный шаг в правильном направлении, актуальный на современном этапе. Партнерские отношения с другими европейскими операторами уже доказали полезность и перспективность кооперации. Успешны маркетинговые альянсы DB с железными дорогами Швейцарии, Австрии (ÖBB) и Дании (DSB). Партнерство с SNCF в совместном предприятии Alleeo быстро подтвердило состоятельность данной инициативы: населенность поездов ICE 3 в сообщении Париж — Франкфурт на 10% выше, чем населенность этих же поездов в среднем по Германии.

Планирование предложений новых услуг в режиме либерализации было начато заблаговременно. DB особо выделяют проект новой высокоскоростной линии LGV Rhin-Rhône как имеющий серьезное значение для обслуживания юга Франции как внутренними, так и международными сообщениями.

Обсуждались перспективы тендера на приобретение приблизительно 10 высокоскоростных поездов для работы на перспективных международных маршрутах.

Средства массовой информации в конце 2007 г. комментировали намерения DB относительно ввода нового высокоскоростного международного сообщения Кёльн — Лондон. DB подтвердили наличие подобных планов в отношении этого весьма привлекательного маршрута. Однако существует серьезное препятствие в виде ограничений по типам подвижного состава, допустимого для движения по тоннелю под Ла-Маншем: ни одиночные, ни сдвоенные электропоезда семейства ICE не удовлетворяют действующим критериям безопасности.

### Планы других железных дорог и компаний-операторов

**ÖBB** также имеют амбициозные планы в области междугородных сообщений. Подтверждением этого является увеличение в 2007 г. объема заказа на поезда типа Railjet с 23 до 67 ед. Большая часть этих поездов предназначена для обслуживания внутренних сообщений, но некоторые будут работать на маршрутах, связывающих Вену с Будапештом, Мюнхеном и Цюрихом.

**SNCF** тоже рассматривает перспективы выхода на рынок международных сообщений. Последний заказ на высокоскоростные электропоезда TGV Duplex из двухэтажных вагонов включает несколько единиц, которые предусмотрено оснастить в расчете на эксплуатацию с выходом в Германию, Люксембург и Швейцарию. В то же время SNCF уже выполняет рейсы поездов TGV в Люксембург и Швейцарию, а компания **Thalys International**, являющаяся совместным предприятием SNCF, SNCB, NS и DB, эксплуатирует парк из 27 высокоскоростных поездов Thalys, которые работа-

ют на направлениях, связывающих Париж с городами Бельгии, Нидерландов и Германии.

По завершении строительства пересекающей Пиренеи линии длиной 44 км Перпиньян (Франция) — Фигерас (Испания) SNCF намерено продлить маршруты поездов TGV в Испанию. Сообщения Парижа с Мадридом и Барселоной станут возможными после ввода в эксплуатацию в Испании последнего участка высокоскоростной линии нормальной колеи от Барселоны до Фигераса. Обсуждалось предложение по организации сообщения Париж — Барселона с продолжительностью поездки 5 ч 30 мин; на долгосрочную перспективу планируется сообщение Париж — Мадрид со временем в пути 6 ч.

Компания **Eurostar** обслуживает уникальные сообщения, связывающие столицы Франции, Бельгии и Великобритании. В 2008 г. компания намеревалась выполнить анализ возможных новых маршрутов в дополнение к сезонным поездкам в Авиньон и на популярные лыжные курорты Франции. Рассматривается также потенциал коридора Лондон — Амстердам, но для этого придется пойти на дополнительные расходы по оснащению некоторых поездов системой ETCS уровня 2 для эксплуатации на строящейся высокоскоростной линии HSL-Zuid.

Eurostar подтверждает готовность к работе начиная с 2010 г. в условиях конкуренции, подчеркивая, что уже имеются серьезные соперники в лице компаний воздушного транспорта в двух европейских наиболее привлекательных коридорах. На данный момент почвой для таких заявлений может быть отсутствие явного желания со стороны других железнодорожных операторов приобрести подвижной состав, отвечающий критериям безопасности движения по тоннелю под Ламаншем.

Компания **Trenitalia** основное внимание уделяет внутреннему

рынку. Завершение строительства линии север — юг от Милана до Неаполя создает идеальные условия для высокоскоростных сообщений. Перспективы дерегулирования рынка внутренних пассажирских перевозок уже способствовали появлению двух потенциальных частных компаний-конкурентов: **Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)** и **Rail One**. NTV активно действует в плане приобретения подвижного состава — в январе 2008 г. был подписан контракт с компанией Alstom на поставку 25 высокоскоростных электропоездов типа AGV. Вместе с тем ни одна из упомянутых компаний пока не проявляла намерений по планированию перевозок в международных сообщениях.

Trenitalia, похоже, серьезно относится к появлению конкурирующих операторов. Есть мнение, что компания учредит дочернее предприятие для обслуживания высокоскоростных сообщений. Ожидалось объявление тендера еще на 40–50 высокоскоростных поездов.

### Ночные поезда

В последние годы из расписаний европейских железных дорог исчезли многие дальние ночные поезда. Причин тому было несколько: конкуренция со стороны воздушного транспорта, замена ночных поездов дневными высокоскоростными, отсутствие инвестиций в новый подвижной состав, отличающийся повышенным уровнем комфорта в соответствии с ожиданиями более состоятельной публики. Исключения представляют DB, которые инвестировали 50 млн. евро на приобретение 42 новых спальных вагонов, рассчитанных на движение с максимальной скоростью 200 км/ч. Эти вагоны были введены в эксплуатацию в 2003–2004 гг. В декабре 2007 г. все ночные поезда под брендом City Night Line перешли в ведение дочерних компа-

ний DB Nachtzug (во внутренних) и CityNightLine (в международных сообщениях); последняя создана и эксплуатируется совместно с федеральными железными дорогами Швейцарии и Австрии. В настоящее время CityNightLine обслуживает 29 маршрутов в девяти странах и обеспечивает DB прочную базу для дальнейшего расширения этого бизнес-сектора.

### Барьеры для новых компаний

Любой новой на рынке международных сообщений компании придется преодолевать серьезные барьеры, поскольку давно действующие соглашения между национальными железными дорогами препятствуют проникновению новичков на традиционные рынки. Затраты на новый подвижной состав станут основной проблемой, особенно если частный оператор намерен заняться обслуживанием высокоскоростных сообщений. Должно пройти еще несколько лет, пока сторонним компаниям станут доступными давно эксплуатирующиеся высокоскоростные поезда первых поколений. Прежде всего это касается поездов TGV Sud-Est, срок службы самых старых из которых приближается к 28 годам.

Любой оператор, пользующийся открытым доступом, должен сам нести все расходы и распоряжаться доходами в отличие от национальных железных дорог, которые обычно перераспределяют как доходы, так и расходы. Исходя из того, что имеет место в секторе грузовых перевозок, можно судить, что такие крупные частные компании, как Veolia и Arriva, окажутся в числе первых, которые воспользуются предоставляющимися возможностями. Обе имеют достаточный опыт в реализации концессий в Германии; так, Arriva в декабре 2007 г. приступила к обслуживанию сообщения Мюнхен — Прага.



Рис. 3. Поезд компании Arriva в Великобритании (Уэльс; фото: Arriva)

Особый интерес может представить эволюция альянса Railteam, в который входит девять организаций, участвующих в эксплуатации высокоскоростных поездов, включая SBB и ÖBB, но исключая Trenitalia. В 2010 г. участники Railteam рассчитывают довести объем перевозок в международных сообщениях до 25 млн. пассажиров. Выполнение этих планов в значительной степени зависит от уровня кооперации участников альянса, т. е. в какой мере пассажирам могут быть предложены простые варианты согласования расписания движения поездов при пересадках и по возможности упрощенные процедуры приобретения билетов на поезд разных операторов.

В планах компании Eurostar на 2008 г. было применение схемы по опыту Railteam в продаже билетов на поезд Eurostar и Thalys путем одной транзакции с использованием брокерской системы.

К числу потенциальных частных операторов в международных сообщениях эксперты относят следующие компании и группы интересов:

**Veolia Transport.** Французская компания выполняет перевозки в региональных сообщениях между Берлином и городами Польши по 82-км линии, ведущей к германо-польской границе. Она имеет несколько региональных концессий в Германии и, пользуясь открытым доступом, под брендом InterConnex обслуживает связи Лейпцига и Берлина с Росток и Варнемюнде;

**Arriva (рис. 3).** Эта группа имеет опыт обслуживания железнодорожных связей в Дании, Великобритании, Германии, Швеции и Нидерландах. С декабря 2007 г. работает на направлении Мюнхен — Прага в рамках «классического» соглашения с железными дорогами Чехии;

**Air France-KLM.** В середине 2007 г. появились сообщения о выдвижении этой компанией конкурирующего с сообщениями Eurostar предложения выполнять пассажирские перевозки через тоннель под Ла-Маншем, возможно, в партнерстве с британским владельцем франшизы;

**FirstGroup.** Эта группа первоначально не планировала использовать право открытого доступа в международных сообщениях, но в июне 2007 г. получила концессию на перевозки между Копенгагеном и югом Швеции по постоянной транспортной связи через пролив Эресунн в партнерстве с железными дорогами Дании;

**Keolis.** Это известный французский оператор, работающий по контрактам в области общественного рельсового транспорта;

**Nuovo Trasporto Viaggiatori.** Новый итальянский оператор получил эксплуатационную лицензию в феврале 2007 г. и пока работает на рынке внутренних сообщений, но намерен выйти на рынок высокоскоростных сообщений с поездами AGV компании Alstom;

**Rail One.** Эта компания со штаб-квартирой в Неаполе планирует конкурировать с Trenitalia на направлении Рим — Неаполь начиная с 2009 г.;

**The Train Company.** Обслуживает еженедельные сезонные ночные поезда, обращающиеся между Брюсселем и Австрийскими Альпами.

В ближайшее время национальным железным дорогам, возможно, придется озаботиться тем, чтобы новые на рынке компании не воспользовались несправедливыми преимуществами и чтобы равные права имели все операторы. Поиск оптимальной формулы кооперации останется актуальным и в ближайшие годы. Вполне вероятно появление железнодорожных аналогов малобюджетных компаний воздушного транспорта Easyjet или Ryanair, создаваемых с целью перераспределения рыночных ниш.

*M. Hughes. Railway Gazette International, 2008, № 2, p. 89–91.*