

Рынок технических средств и услуг для железнодорожной отрасли

По поручению Ассоциации европейской железнодорожной промышленности (UNIFE) международная консалтинговая компания Roland Berger Strategy Consultants выполнила очередной анализ состояния железнодорожного рынка и перспектив его развития на период до 2016 г. Согласно результатам исследования, представленным в октябре 2008 г., в обозримом будущем ожидается постоянный рост показателей эксплуатационной и инвестиционной деятельности железных дорог мира; соответственно, увеличится портфель заказов компаний железнодорожной промышленности.

Второе исследование рынка железнодорожных технических средств и услуг (предыдущее было выполнено в 2006 г.) показало, что в течение последних двух лет эта отрасль промышленности (рис. 1 и 2) характеризовалась устойчивым ростом. Проекты строительства новых и реконструкции действующих линий обусловили поступление крупных заказов во всех сегментах рынка.

Стабильный рост рынка, как полагают авторы исследования, продолжится и в обозримом будущем. Общемировые тенденции развития благоприятствуют железнодорожному транспорту: в политических, деловых и общественных кругах все больше распространяется мнение о важности железных дорог как эффективного вида транспорта, способствующего неуклонному экономическому и социальному развитию. Железнодорожный транспорт рассматривается как действенный способ решения природоохранных проблем, включая выделение углекислого газа и глобальное потепление климата. Кроме того, быстрое

повышение цен на жидкое топливо во всем мире побуждает к все большему переключению грузопотоков с автомобильных на железные дороги. Все это обеспечивает привлечение дополнительных инвестиций в инфраструктуру, подвижной состав,

системы управления движением поездов и в сопутствующие услуги.

В течение прошедших лет поставщики приняли правильные меры в ответ на изменения ситуации на железнодорожном рынке. Они разработали и освоили многообразную высококачественную продукцию и услуги, соответствующие современным требованиям повышения мобильности как в пассажирских, так и в грузовых перевозках в условиях растущей экономики. Внедрение разного рода инноваций сделало железнодорожный транспорт более привлекательным и оказало воздействие на всю технологическую цепочку железнодорожного хозяйства — от продажи билетов до технического обслуживания подвижного состава и инфраструктуры.

Согласно выполненному компанией Roland Berger по заказу UNIFE анализу, общий объем рынка железнодорожных технических средств и услуг в 2007 г. оценивался более чем в 120 млрд. евро (табл. 1); на следующие 10 лет ожидается ежегодное увеличение этого показателя на 2,0–2,5%. Таким образом, в



Рис. 1. Завод компании Siemens (Крефельд, Германия; фото: DB)

Объем железнодорожного рынка технических средств и услуг в 2007 г.

Сегмент рынка	Общий объем рынка, млрд. евро	Ежегодный рост, %	Объем доступного рынка, млрд. евро	Ежегодный рост, %
Системы управления движением поездов	10	3,0–3,5	10	3,0–3,5
Инфраструктура	22	2,5–3,0	17	2,5–3,0
Подвижной состав	37	2,0–2,5	31	2,0–2,5
Услуги	53	2,0–2,5	27	3,5–4,0
Итого	123	2,0–2,5	86	2,5–3,0

2016 г. объем этого рынка составит примерно 154 млрд. евро, из которых 111 млрд. евро придется на так называемый доступный рынок, т. е. рынок, открытый для внешних поставщиков.

Рост железнодорожного рынка в 2006 и 2007 гг. был весьма высоким. Его мировой объем увеличился примерно на 19 млрд. евро, или на 18%, т. е. с темпом 9% в год (6% в год с учетом инфляции). В сегменте систем управления движением поездов рост составил с 7,2 млрд. в 2005 г. до 9,7 млрд. евро в 2007 г., в сегменте инфраструктуры — с 18,1 млрд. до 22,0 млрд. евро, в сегменте подвижного состава — с 28,8 млрд. до 37,2 млрд. евро, в сегменте услуг — с 49,7 млрд. до 52,7 млрд. евро соответственно.

Как видно, самый заметный количественный рост имел место в сегменте подвижного состава. Это было обусловлено поступлением крупных заказов на высокоскоростной

подвижной состав, моторвагонные поезда и электровозы для железных дорог ряда стран Западной Европы (в частности, Бельгии, Франции, Германии, Испании, Великобритании). Кроме того, промышленность получила крупные заказы на поезда метрополитена для систем городского рельсового транспорта стран Азии (в частности, Китая, Индии, Японии), Северной и Центральной Америки (зоны НАФТА), Африки и Ближнего Востока. Во многих регионах мира были успешно проведены конкурсы по реализации ряда железнодорожных проектов, охватывающих все сегменты рынка.

Как и при выполнении предыдущего анализа, целями данного исследования были общий обзор состояния и перспектив развития железнодорожного рынка, включая сегментацию по регионам, определение факторов влияния и тенденций, а также составление прогноза на следующие 9 лет. Для достижения этих целей исследователи изучили несколько тысяч разных составляющих рынка во всем мире. Масштаб исследования был расширен до 50 основных стран с развитым (или развивающимся) железнодорожным транспортом и промышленностью, которые охватывают более чем 95% общемировой инфраструктуры и объема перевозок. Объем рынка для других стран был получен путем интерполяции.

В качестве поставщиков на железнодорожном рынке рассматривались компании, которые вы-

пускают продукцию и предлагают услуги, относящиеся ко всем системам, подсистемам и компонентам, используемым в современных городских, пригородных, междугородных и высокоскоростных пассажирских и грузовых железнодорожных сообщениях, включая инфраструктуру, подвижной состав, системы сигнализации и связи. В то время как в общесистемном плане на рынке доминирует относительно небольшое число ведущих мультинациональных компаний, поставщиками подсистем и компонентов являются тысячи средних и малых компаний-изготовителей, так что эта часть рынка распределена более или менее равномерно.

Страны Европы, зоны НАФТА и Азиатско-Тихоокеанского региона представляют собой в настоящее время самые важные территориальные сегменты рынка (табл. 2). Вследствие ожидаемых опережающих темпов экономического роста страны Азиатско-Тихоокеанского региона, как полагают, к 2016 г. превзойдут страны зоны НАФТА и станут второй по величине территориальной частью железнодорожного рынка. Объем рынка в странах СНГ и Восточной Европы тоже будет увеличиваться быстрее, чем в среднем по всем странам мира. Рост рынка в странах зоны НАФТА будет более медленным, чем общемировой, но стабильным. В то же время страны Западной Европы, хотя темпы роста железнодорожного рынка в них будут в течение следующих 9 лет не очень впечатляю-



Техническое обслуживание поезда Pendolino в сервисном центре компании Alstom (фото: Alstom)

щими (около 2% в год), останутся в совокупности на лидирующих позициях.

Есть также определенные возможности для развития железнодорожного рынка в Африке, на Ближнем Востоке и в Южной Америке. Эти регионы показывают высокие темпы роста, но в абсолютных величинах пока остаются относительно малозначимыми. Тем не менее наличие амбициозных проектов метрополитенов, например в Аргентине, Индии и Объединенных Арабских Эмиратах, свидетельствует о существенном потенциале данных регионов. В некоторых странах, до последнего времени не использовавших преимущества железнодорожного транспорта, ожидается развитие железнодорожного рынка вследствие появления ряда соответствующих проектов, в том числе по грузовым перевозкам. Наглядным примером может служить Саудовская Аравия, где приняты к реализации крупные инвестиционные проекты инфраструктурного характера, связанные со строительством грузовых линий Mineral, Landbridge и высокоскоростной пассажирской линии между Меккой и Мединой. Европейские компании — поставщики технических средств и услуг ранее быстро реагировали на появление новых территориальных железнодорожных рынков для развития своего бизнеса в соответствующих регионах. Чтобы сохранить конкурентоспособность, им необходимо продолжать применение такого креативного подхода с учетом меняющихся потребностей этих рынков.

В рассматриваемом исследовании впервые были изучены различные факторы влияния и тенденции развития железнодорожного рынка со стратегической точки зрения. Благодаря наличию многообразного информационного материала стало возможным выполнить анализ с учетом глобальных тенденций

Таблица 2
Распределение железнодорожного рынка по регионам мира в 2007 г., млрд евро

Регион	Общий объем рынка	Объем доступного рынка
Западная Европа	39	29
Восточная Европа	7	5
Страны СНГ	14	6
Страны зоны НАФТА	24	21
Южная Америка	4	3
Азиатско-Тихоокеанский	30	18
Африка и Ближний Восток	5	4
Итого	123	86

(включая ограниченность ресурсов, изменения климата, демографическую ситуацию и т. д.) и изменений в потребностях железнодорожных операторов (т. е. потребителей технических средств и услуг).

С точки зрения сегментации общемирового железнодорожного рынка среднегодовой рост в сегменте подвижного состава прогнозируется равным 2,0–2,5%. С темпом выше среднего будут расти заказы на высокоскоростной и скоростной подвижной состав, моторвагонные поезда для междугородных сообщений и электровозы. Наиболее быстрым (около 3,0% в год) ожидается рост в сегментах инфраструктуры и систем управления движением поездов. В сегменте услуг рост будет характеризоваться темпом 2,0–2,5% в год.

В подробно проанализированных 50 странах существующая база для развития железнодорожного рынка оценивается в 6 млн. ед. подвижного состава и 1,5 млн. км развернутой длины путей. Потребности технического обслуживания, ремонта и модернизации технических средств, а также их замены по истечении срока службы представляют собой (и будут представлять) определяющие факторы влияния на железнодорожном рынке. Услуги такого рода, относящиеся как к подвижному составу, так и к ин-

фраструктуре, по объему составляют более 40% всего рынка. Так, в большинстве стран около 70% ежегодных поставок подвижного состава, а по элементам инфраструктуры — и до 80% предназначено для замены имеющихся технических средств, а не для увеличения численности парка подвижного состава или протяженности путей сети железных дорог.

Как и в прошлом, развитие отдельных сегментов железнодорожного рынка в разных странах и регионах во многом будет зависеть от таких факторов, как политика национальных правительств и программы закупок, а также общий рост экономики. Поэтому неудивительно, что наиболее быстрый рост рынка ожидается в развивающихся странах. Среди сегментов с самыми высокими темпами роста можно выделить инфраструктуру железных дорог и подвижной состав городского рельсового транспорта в странах Азии, локомотивы в странах СНГ и Восточной Европы. В то время как в Восточной Европе в течение следующих 9 лет значительно возрастет сегмент подвижного состава, в Западной Европе этот сегмент бизнеса будет оставаться на высоком, но постоянном уровне.

По материалам компании Roland Berger Strategy Consultants.