

О конкуренции на европейском транспортном рынке

Произошедшие в декабре 2009 и январе 2010 г. изменения в законодательной сфере и завершение крупных инфраструктурных проектов, безусловно, окажут серьезное влияние на эволюцию европейских железных дорог. Начатые 20 лет назад реформы продолжены на новом уровне — директива ЕС 139/04 положила начало либерализации на рынке международных пассажирских сообщений. И хотя особо заметных изменений по состоянию на 1 января 2010 г. не было, перспективы конкуренции на железнодорожном транспорте и появления новых перевозчиков неизбежно повлияют на взаимоотношения между старыми операторами, компаниями инфраструктуры и национальными правительствами.

Первые шаги

Несмотря на то что предложение Европейской комиссии по открытию рынка перевозок во внутренних сообщениях не вошло в Третий железнодорожный пакет, несколько стран — членов ЕС самостоятельно приняли решения, позволяющие новым операторам накапливать нужный опыт до выхода на конкурентный международный рынок. Европейская комиссия планирует вернуться к этому вопросу в ближайшие несколько лет.

Во многих странах первым шагом в направлении конкуренции были тендеры по контрактам на обслуживание региональных сообщений, проведенные под давлением местных властей или исходя из намерений центральной администрации решить назревшие проблемы в сфере транспортных услуг и обусловленных ими расходов. Руководящий документ ЕС 1370, вступивший в силу 3 декабря 2009 г., настаивает на конкурентных торгах, но требует заключения формальных контрактов на выполнение перевозок в местных сообще-

ниях (находящиеся под финансовым давлением железные дороги, особенно стран Центральной и Восточной Европы, долгое время выдвигали аргументы в пользу таких контрактов и гарантий со стороны властей относительно оплаты согласованных обеими сторонами и оказанных перевозочных услуг). В этом документе срок действия заключенных до настоящего времени контрактов ограничен 10 годами, что обеспечивает перспективы для проведения открытых конкурсов уже в ближайшем будущем.

Введенное в действие 13 декабря 2009 г. новое расписание движения пассажирских поездов отражает изменения, обусловленные завершением нескольких важных инфраструктурных проектов, в том числе трех новых высокоскоростных линий в Италии, замыкающих коридор Турин — Салерно, и линий LGV4/HSL-Zuid в Бельгии и Нидерландах. Пока эти последние линии используются только высокоскоростными электропоездами Thalys, но знаменательно то, что на них осуществляются международные сообщения, в которых впервые находят-

ся в обращении поезда, оснащенные европейской системой управления движением ETCS. И если некоторые технические проблемы еще дают почву для критики в плане высокой стоимости этой системы, продвижение в направлении технико-эксплуатационной совместимости в общеевропейском масштабе становится очевидным подтверждением реальности открытого конкурентного рынка железнодорожных перевозок. Широкая доступность стандартизированных систем управления движением будет способствовать снижению эксплуатационных расходов и усилению позиций железных дорог в конкуренции с другими видами транспорта, а также устранению препятствий к выходу на рынок новых операторов.

Осложняющие факторы

Процесс сертификации и подтверждения соответствия нормам безопасности остается самым серьезным осложняющим фактором, поскольку требует больших затрат со стороны как операторов, так и изготовителей. Даже такие хорошо известные компании-операторы, как Eurostar и Trenitalia, должны проходить сложные согласования, чтобы получить лицензии на эксплуатационную деятельность на железных дорогах разных стран, а компании-изготовители подолгу ждут сертификации нового подвижного состава национальными уполномоченными органами, ведающими вопросами безопасности.

Еще более сложные случаи имеют место, когда концессии на транспортное обслуживание передаются другим операторам. Последние, как правило, стремятся ввести в обращение новый подвижной состав, но сложный процесс сертификации препятствует осуществлению этих намерений в приемлемые сроки. Немало примеров подобных ситуаций имеется на железных дорогах Германии, где феде-

ральное железнодорожное ведомство ЕВА зачастую затягивает сертификацию — например, компания DB Regio до сей поры безуспешно пытается получить разрешение на эксплуатацию электропоездов серий 440 и 442.

Поводом для нынешних попыток открыть европейский рынок междугородных пассажирских перевозок для конкуренции стало признание Европейским союзом того факта, что деятельность бюджетных компаний воздушно-го транспорта отрицательно влияет на железнодорожный бизнес. Сложившаяся в последнее время ситуация свидетельствует об упадке в сфере традиционных железнодорожных сообщений с пересечением границ, в частности, между Италией и Австрией. Прекратила деятельность компания Cisalpino (совместное предприятие железных дорог Швейцарии и Италии), отменены ночные поезда из Рима в Женеву и Берн. Знаменитый поезд Orient Express («Восточный экспресс»), долгое время служивший образцом международных путешествий по железной дороге, сначала сократил полигон обращения до относительно короткого маршрута Страсбург — Вена, а затем, в декабре 2009 г., совершил свой последний рейс.

Необходимы срочные меры. Некоторые страны (Германия, Великобритания, Швеция), не дожидаясь указаний «сверху», уже ввели в действие законодательные акты, допускающие конкуренцию во внутренних сообщениях, некоторые (Австрия, Италия) готовятся к подобным переменам, некоторые (Испания, Норвегия, Чехия) планируют нечто подобное. Европейское законодательство пока не обязывает к либерализации во внутренних сообщениях, но в международных конкуренция уже практически допустима начиная с ввода в действие в декабре 2009 г. нового расписания движения пассажирских поездов.

Следует отметить, что новые компании пока ограничиваются выходом на перевозки во внутренних сообщениях, что вполне объяснимо. На международном рынке больше рисков, чем в пределах одной страны. К этому можно добавить не существующие на внутренних рынках обстоятельства: выбор подходящего (прежде всего с точки зрения совместимости) подвижного состава и обеспечение его технического обслуживания, маркетинг и продажа билетов на территории других стран, культурные и языковые барьеры.

Наиболее сложными, безусловно, являются вопросы выбора подвижного состава и процедур его приобретения (например, просто покупать или брать в аренду) и эксплуатации: обеспечение тяговым приводом и системами управления для обращения по железным дорогам нескольких стран может потребовать значительно больших затрат, чем для работы на сети одной страны. Необходимость получения сертификатов безопасности и допусков для работы на железных дорогах разных стран в ряде случаев оказывается решающим фактором, вынуждающим отказаться от планов выхода на международные сообщения.

Новые игроки на транспортном рынке

Германия

По состоянию на начало 2010 г. только одна новая компания — Hamburg-Köln Express (НКЕ) сообщила о намерении выполнять три обратных рейса в день между Гамбургом и Кёльном по маршруту длиной 460 км через Сагехорн (около Бремена), Оснабрюк и Мюнстер начиная с 15 августа 2010 г. Компания заявляла, что в поездах предусмотрены места нескольких классов с приемлемыми ценами для пассажиров, едущих как с бизнес-целя-

ми, так и на отдых. При том что время поездки не будет отличаться от предлагаемого в поездах категории IC, эксплуатируемых Deutsche Bahn (DB), схема остановок будет другой.

Предполагалось, что на маршруте будут работать челночные поезда на локомотивной тяге или бывшие в эксплуатации электропоезда серии 4010, приобретенные в 2008 г. у железных дорог Австрии корпорацией Railroad Development (США), одним из партнеров в совместном предприятии НКЕ; другими партнерами являются компания Locomore Rail (Берлин) и инвестиционная группа Michael Schabas (Великобритания).

Примечательно, что это сообщение предлагается для того же маршрута, на котором DB в августе 1999 г. начали эксплуатацию специально построенных поездов Metropolitan на локомотивной тяге, в состав которых входили вагоны, названные Office (для едущих по делам), Silence (для ищущих тишины) и Club (клубные). Несмотря на практику продажи билетов со скидками и включение в составы вагонов туристического класса, обращение поездов было прекращено в 2004 г.

Италия

Если 2010 г. рассматривать как необходимый операторам для того, чтобы сориентироваться в новых условиях, то уже в следующем году можно ожидать более заметных проявлений конкуренции, и в первую очередь от компании Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) — дочка председателя правлений компаний Fiat и Ferrari Л. Монтеземоло (L. Montezemolo). NTV планирует составить конкуренцию основному оператору железных дорог Италии — компании Trenitalia в коридоре север — юг от Милана до Неаполя, который в конце 2009 г. стал высокоскоростным на всем протяжении. Высокоскоростные электропоезда AGV, которые NTV намере-

на ввести в эксплуатацию в новом сообщении Italo, будут обращаться наряду с поездами Trenitalia, обслуживаемыми высокоскоростные сообщения Frecciarossa, Frecciargento и другие.

NTV уже получила сертификат безопасности для работы на обычных линиях Италии и подала пакет документов для допуска к эксплуатации на высокоскоростных линиях после начала испытаний опытного поезда нового поколения AGV производства компании Alstom. Первые серийные поезда AGV поступят в Италию в середине 2010 г., 13 ед. из 25 заказанных будут собраны на заводе Alstom в Ла-Рошели (Франция), 12 — на заводе Alstom в Савильяно (Италия).

NTV пока не сообщала о деталях маркетинговой политики в отношении сообщения Italo; известно только, что тарифы будут дифференцированы по классам вагонов.

Сроки реализации планов компании Trenitalia относительно обслуживания международных сообщений по маршрутам Париж — Турин — Милан и Париж — Марсель — Генуя зависят от получения соответствующих сертификатов безопасности, которое несколько затягивается французской стороной. Первоначально получение сертификатов ожидалось весной 2010 г., поэтому начало перевозок по двум отмеченным маршрутам вряд ли возможно ранее середины года.

Франция

Учитывая историю развития во Франции рынка грузовых перевозок с участием операторов, пользующихся правом открытого доступа, маловероятно, что какая-то сторонняя компания решится на конкуренцию с предметом национальной гордости — сообщениями SNCF, обслуживаемыми поездами TGV. В то же время, поскольку грузовые поезда французских компаний уже работают в Германии, появление фран-

цузских операторов на рынке пассажирских перевозок этой страны вряд ли вызовет удивление.

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) также планирует подобное начинание применительно к пассажирским перевозкам. Если выход SNCF на рынок Италии обеспечен в 2011 г. через компанию NTV (доля SNCF в которой равна 20%), то проникновение на рынок в Германии обеспечит компания Keolis, в которой SNCF принадлежит доминирующий пакет акций. Запрошены нитки графика в трех коридорах: Гамбург — Берлин, Франкфурт-на-Майне — Гамбург и Франкфурт-на-Майне — Берлин, причем маршруты некоторых поездов будут продлены до Страсбура. На маршруте Франкфурт-на-Майне — Берлин планируется организовать обращение от трех до четырех пар поездов ежедневно, на маршруте Франкфурт — Ганновер (вдоль долины Рейна через Кобленц, Бонн и Кёльн) — от пяти до восьми.

Keolis информировала, что ее поезда на локомотивной тяге будут следовать со скоростью не более 200 км/ч. Формировать их предполагается из вагонов, уже бывших в эксплуатации во Франции, Нидерландах или Австрии. Задача стоит в обеспечении или превышении уровня обслуживания, предлагаемого DB в поездах категорий EC или IC. Окончательное решение ожидается в апреле 2010 г. Поскольку планы повторить успех Ryanair (бюджетной компании воздушного транспорта) на железных дорогах не озвучивались, представляется, что SNCF намерено заполнить пробелы, появившиеся после отказа DB от обслуживания сообщений категории InterRegio.

Особое возмущение у возможных претендентов на французский рынок пассажирских перевозок может вызвать появившаяся недавно возможность блокировать подобные попытки со стороны компаний

из других стран. Речь идет о налоге на подвижной состав, включенном в проект закона о бюджете на 2010 г. и заменяющем другой, платательщиком которого SNCF уже было. Иными словами, финансовое бремя для национального оператора остается тем же, а расходы потенциальных конкурентов возрастут на величину этого налога.

Новые тенденции

Французский национальный оператор Air France, входящий в KLM Group, крупнейшее предприятие воздушного транспорта Европы, и Veolia Transport, частный оператор, выполняющий перевозки в 28 странах мира, в конце 2009 г. отказались от совместных планов выхода на либерализованный рынок железнодорожных перевозок в междугородных сообщениях. Предварительно ими были проведены масштабные исследования в этой области, согласованы ценовая политика и запланировано создание парка из 40 поездов с инвестициями в размере 1 млрд. евро. Поводом для отказа от этих планов стали недостаточно четкие детали европейских регулирующих законодательных актов, которые к тому же серьезно ограничивают поле деятельности новых компаний. Альянс планировал выполнять перевозки высокоскоростными поездами в сообщениях аэропорта Шарль-де-Голль с городами континентальной Европы. Пока же речь может идти только об обслуживании более коротких маршрутов.

Отказ от общих планов с Air France не мешает Veolia активно проявлять себя на других направлениях. В Швеции компания выполняет перевозки в выходные дни и ночными поездами, пользуясь решением правительства страны положить конец монополии национального оператора железных дорог SJ на основной сети магистральных линий. Перевозки по выходным дням либерализованы

в середине 2009 г., в международных сообщениях — с переходом на зимнее расписание в декабре того же года. Veolia претендовала на выделение ниток графика для поездов сообщений между Стокгольмом, Гётеборгом и Мальмё, когда остальные внутренние сообщения будут открыты для конкуренции.

Еще одним привлекательным европейским направлением может стать коридор Париж/Брюссель — Лондон. Изменения в законах, регулирующих вопросы безопасности, практически могут снять ограничения, которые до сих пор препятствовали пропуску по тоннелю под Ла-Маншем любых других пассажирских поездов помимо Eurostar. В частности, в течение 2010 г. вероятно отмена требования, чтобы поезда состояли из разделяемых частей и пассажиры могли проходить из одной части (половины) в другую.

Veolia — не единственная компания, изучающая потенциал рынков перевозок в сообщениях Лондон — Париж и Лондон — Брюссель. К этому направлению проявляют интерес и DB, которые уже владеют в Великобритании группой Ciltern Railways и намерены включить в нее оператора открытого доступа Wrexham & Shropshire. Ведется изготовление 15 электропоездов типа Velaro D, которые могут быть признаны годными для эксплуатации в тоннеле под Ла-Маншем и стать первыми высокоскоростными поездами немецкой постройки, курсирующими между столицей Великобритании и городами Германии.

Кроме того, DB создают альянс с итальянским местным оператором FNM и Федеральными железными дорогами Австрии (ÖBB) с целью предложения удобных сообщений Мюнхена с городами севера Италии через Инсбрук. В декабре 2009 г. уже введены в обращение пять пар поездов в день; в составе каждого поезда — вагон-ресторан и несколько современных комфор-

табельных пассажирских вагонов. В декабре 2010 г. с переходом на новое расписание их заменят челночные поезда ÖBB Railjet на локомотивной тяге.

Поезда Railjet уже ввели новый фирменный стиль и обозначили новые тенденции в обслуживании пассажиров на магистральной линии Вена — Зальцбург. Однако в декабре 2011 г. пассажирам предоставят еще одну альтернативу поездки: новый оператор, компания Westbahn, планирует запустить в этом коридоре поезда с той же максимальной скоростью 200 км/ч. Компании Stadler (Швейцария) для нового сообщения заказаны семь электропоездов общей стоимостью 110 млн. швейц. фр., состоящих каждый из шести двухэтажных вагонов общей пассажироместимостью 560 чел. Westbahn обещает предоставлять уровень комфорта, соответствующий первому классу, но по цене билета, обычной для второго класса. Такая тарифная политика выбрана из предположения, что цена проезда станет ключевым фактором, позволяющим разрушить монополию ÖBB. Более высокий уровень обслуживания пассажиров на местах будет обеспечен за счет увеличения численности персонала в поезде и наличия зоны бистро в каждом промежуточном вагоне. Частная компания, учрежденная Ш. Веингером (S. Wehinger), бывшим руководителем подразделения пассажирских перевозок ÖBB, и предпринимателем Х.-П. Хазельштайнером (H.-P. Haselsteiner), пока является единственной дочерней компанией холдинга RAIL; реализация планов открытия следующих компаний для работы в других транспортных коридорах зависит от успеха первой. Опираясь на финансовую поддержку из Швейцарии, учредители Westbahn намеренно подчеркивают присутствие швейцарских вкусов и традиций как в поездах, так и в ведении бизнеса, отражая мнение, что австрийская публика может отдать им предпочтение перед отечественными.

Кстати, уже просматривается тенденция, что многие компании, стремящиеся выйти на рынок междугородных пассажирских перевозок, возглавляют бывшие менеджеры высокого уровня национальных железных дорог. Очевидно, тем самым они пытаются привнести динамизм и коммерческую индивидуальность в сферу, традиционно весьма консервативную.

Конкуренция нуждается в регулировании

Насколько преуспеет европейское законодательство в создании базы для менее дорогих и более привлекательных междугородных пассажирских сообщений, покажет время. Новые компании, выходя на либерализованный рынок, сталкиваются со многими препятствиями, причем одним из самых серьезных является сопротивление национальных операторов появлению конкурентов. Только наличие эффективных механизмов регулирования может гарантировать начинающим компаниям условия для стабилизации и процветания. На настоящий момент регулирование в грузовых перевозках нельзя назвать в полной мере эффективным, несмотря на истекшие несколько лет с начала либерализации в этой сфере.

Перечень компаний, намеревающихся выйти на рынок или укрепиться на нем, достаточно представителен: NTV, Hamburg-Köln Express, Veolia Transport, Air France-KLM, Westbahn, DB, SNCF/Keolis, RENFE, Trenitalia, Arriva. В то же время уже действующие на рынке компании стремятся вернуться на утраченные позиции, учреждая дочерние компании открытого доступа, чтобы сдерживать натиск наиболее опасных конкурентов.

C. Jackson, M. Hughes. Railway Gazette International, 2010, № 1, p. 3, 30–32; материалы Европейской комиссии (ec.europa.eu/legislation/index_en.htm).