

Рыночная конъюнктура предоставляет новые возможности

Открытие рынка региональных пассажирских железнодорожных перевозок по концессионным контрактам на фоне ограниченной пропускной способности магистральных грузовых коридоров создает принципиально новые возможности для частных компаний-операторов.

Пассажирские сообщения

В Германии имеет место усиление либерализации на рынке местных пассажирских перевозок с темпами, опережающими развитие конкуренции в международных сообщениях в рамках ЕС. Проводятся новые конкурсы на обслуживание региональных и пригородных сообщений — например, на эксплуатацию городской железной дороги Ганновера в течение 8 лет начиная со второй половины 2012 г.

Текущая ситуация благоприятна для таких частных компаний, как Arriva Deutschland. В последние годы рынок пассажирских перевозок отличается ростом, увеличиваются также число проводимых тендеров и объем доступных ресурсов. Инвестиции со стороны властей федеральных земель способствуют повышению уровня обслуживания, реакция со стороны пассажиров в основном позитивная.

За почти 5 лет присутствия на рынке перевозок в Германии Arriva вошла в число крупнейших независимых операторов — оборот компании в 2008 г. вырос до 406 млн. евро, т. е. почти на 25% превысил уровень предыдущего года; рост продолжался и в 2009 г. Компания выполняет ежегодно более 30 млн. поездо-км и

55 млн. автобусо-км, эксплуатирует собственную сеть линий протяженностью немногим более 550 км и, таким образом, является одной из крупнейших частных транспортных компаний в Германии.

Сеть Arriva общей протяженностью 551 км сформирована из трех частей: Osthannoversche Eisenbahnen (ONE) на северо-западе страны (294 км), Prignitzer Eisenbahn (PEG) на северо-востоке (215 км) и Regentalbahn в Баварии (42,7 км).

Компания успешно противостоит влиянию экономического спада за счет разнообразия видов и высокого качества оказываемых услуг, тогда как менее крупные железные дороги, ориентированные на нишевые рынки, могут испытывать серьезные трудности. Хотя Arriva в основном оператор пассажирских сообщений, в ее деятельности присутствуют значительные объемы грузовых перевозок и логистические услуги.

В части пассажирских перевозок компания Niedersachsenbahn (дочерняя ONE) имеет крупную долю в региональной пассажирской компании Metronom наряду с Elbe-Weser Bahn (EVB), оператором городского транспорта Бремена BSAG (5%), и Venex. Metronom обслуживает пассажирские сообщения по контракту

с транспортным агентством LNVG Niedersachsen, в 2008 г. она выиграла конкурс на обслуживание сети Regiobahn в районе Гамбурга.

Рынок земли Нижняя Саксония полностью открыт для конкуренции. Здесь LNVG заключила контракт и с другой компанией-оператором — Eurobahn, дочерней Veolia. Конкуренция рассматривается как средство повышения уровня обслуживания пассажиров и снижения эксплуатационных расходов. В ближайшие несколько лет рынок региональных перевозок будет расширяться, но финансовые возможности властей регионов скорее всего будут ограничены, что побуждает частных операторов к максимально эффективному использованию имеющихся ресурсов. В качестве примера можно привести решение местных администраций региона Берлин-Бранденбург провести общий конкурс на четыре отдельные концессии.

И если конкурсный подход к выбору операторов региональных сообщений способствует развитию рынка и восстановлению объемов перевозок на железных дорогах, фрагментация оплаты проезда и структуры тарифов может способствовать появлению проблем для пассажиров. Например, Metronom обслуживает пассажиров на территории действия нескольких тарифных зон, но система продажи билетов компании действует изолированно от аналогичной системы железных дорог Германии (DB). В то же время компания-оператор зависит от DB как от монопольного поставщика электроэнергии на тягу. Такое положение, по общему мнению, предполагает необходимость дальнейших реформ.

Регионам еще придется заниматься решением проблем взаимодействия операторов путем координации доступа к инфраструктуре и встраивания специфических требований в концессионные соглашения. Между тем либерали-



Рис. 1. Подготовка к рейсу поезда сообщения Alex компании Arriva (фото: Arriva)

зация международных сообщений открывает новые возможности для операторов. Если вспомнить, что Arriva уже функционирует в Дании и Нидерландах, логично предположить расширение сферы ее деятельности на сообщения между провинцией Фрисландия (Нидерланды) и землей Нижняя Саксония или между провинцией Ютландия (Дания) и землей Шлезвиг-Гольштейн. В конце декабря 2009 г. Arriva начала обслуживать новое направление Länderbahn Express между Нюрнбергом и Прагой, дополнив тем самым семейство сообщений Alex, выполняемых компанией Vogtlandbahn, дочерней Arriva, по маршрутам, связывающим Мюнхен с Линдау/Оберсдорфом, Регенсбургом (рис. 1), Хофом и Прагой. В августе 2009 г. Vogtlandbahn подписала трехсторонний контракт на обслуживание начиная с декабря 2010 г. сообщений, связывающих города Либерец, Циттау, Варнсдорф и Рыбнице маршрутами, проходящими по территории трех стран — Германии, Чехии и Польши.

Возможности в грузовых перевозках

Несмотря на некоторое снижение объемов грузовых перевозок вследствие экономического спада, Arriva оптимистично оценивает перспективы и в этом секторе. Статистические данные также подтверждают, что грузовые перевозки на частных железных дорогах растут быстрее, чем на DB.

Можно сказать, что Arriva состоялась на рынке грузовых перевозок непланово. Решение о приобретении компании ONE было обусловлено интересами в сфере автобусных сообщений. Объединение ONE и Regental Cargo в Arriva Logistic в 2007 г. положило начало новому значительному бизнесу. В 2008 г. Arriva Logistic перевезла 4,5 млн. т грузов и освоила грузооборот 1,2 млрд. ткм, ее локомотивный парк из 50 ед. выполнил пробег 3 млн. поездо-км.

Основной объем работы приходится на перевозки маршрутными поездами леса, продукции бумажной и химической промышленно-

сти. Ежедневно в обращении находится порядка 250 поездов. Однако компания вышла и на рынок перевозок в смешанных сообщениях, открыв в 2008 г. контейнерный терминал в Зольте (Нижняя Саксония). Компания взяла в лизинг несколько многосистемных электровозов серии 186 для развития грузовых перевозок в международных сообщениях с Францией и Польшей при участии местных партнеров. Реализацию таких планов затрудняют сложные процедуры получения ниток графика в разных странах. Прогресс в этом направлении могло бы обеспечить учреждение Европейского ведомства регулирования (Rail Regulator) или другой структуры с функциями координации.

Что касается собственно территории Германии, то крупные возможности, по оценке компании, связаны с обслуживанием портов Северного моря. В стране на сообщения с крупными портами приходится почти 20% всего объема перевозок по железным дорогам, в том числе с портом Гамбурга — 10%, Бремерхафена — 7%. Располагая узловой

сортировочной станцией в Целле и сетью линий, пересекающих землю Нижняя Саксония в направлении восток — запад, компания ONE способна эффективно поддерживать этот рынок, в частности, в отношении контейнерных перевозок, объем которых растет с темпом 8% в год.

На железные дороги приходится порядка 18% грузов, проходящих через порт Гамбург, и администрация порта хотела бы увеличить эту долю по крайней мере до 30% к 2020 г. Однако резервы существующей железнодорожной сети на подходах к порту близки к исчерпанию уже в настоящее время.

Дополнительные доходы Arriva гарантирует сотрудничество с другими компаниями: администрации порта Гамбург она предоставляет маневровые тепловозы, станция Целле открыта для независимых операторов. Например, многие поезда компании SBB Cargo, обслуживающие порты, проходят переформирование на этой станции с отцепкой и прицепкой групп вагонов, направляемых в порты Гамбург и Бремерхафен или выходящих из них. Эта сфера деятельности имеет перспективы для расширения, а увеличение объемов сортировочной работы для портов создает новые рабочие места.

Альтернативная инфраструктура

Одной из серьезных проблем, обусловленных планируемым ростом перевозок через Гамбург, является усиление нагрузки на железнодорожную сеть. Магистральные направления DB уже близки к исчерпанию пропускной способности. Самые проблемные места — это Люнебург, где сливаются маршруты из Ганновера и Берлина, и участок около Бремена на направлении Гамбург — Рур.

В рамках стратегии Netz 21 DB хотели бы создать специализированные грузовые коридоры направле-

ний север — юг и восток — запад, хотя нет ясности, как это решение может ликвидировать проблему основных узких мест. На местном уровне компания инфраструктуры DB Netz лоббирует строительство Y-образной линии из Ганновера в Бремен и Гамбург для пропуска пассажирских поездов категории ICE и IC. Новая линия высвободит пропускную способность для грузовых и региональных поездов на существующих линиях. Однако этот проект требует крупных затрат как финансовых средств, так и времени, так что необходимы более экономичные альтернативы и в более короткие сроки.

Коридор длиной 200 км, получивший название Northern Connection и образованный из линий, эксплуатируемых независимыми и второстепенными операторами, может снять нагрузку с сети магистральных линий. Поезда из Гамбурга и Бремерхафена будут тогда обходить Бремен по линии Elbe-Weser Bahn и выходить на сеть ONE в Винзене и продолжать путь в направлении Целле. По линии ONE грузовые поезда смогут обойти Ганновер и выйти на другие второстепенные маршруты в направлении на Польшу и далее на восток, а также в южном направлении на Швейцарию и Австрию.

Слабое место этой идеи состоит в необходимости реконструкции упомянутых линий в расчете на более высокую осевую нагрузку с усилением пути и искусственных сооружений. Еще одна проблема состоит в том, что правительство инвестирует значительные средства в развитие национальной железнодорожной инфраструктуры, но на частные железные дороги они практически не попадают. Если DB Netz ежегодно получает 2,5 млрд. евро, или 7 евро/км, то частные железнодорожные компании — не больше 2 евро/км. По некоторым оценкам, частным железным дорогам ежегодно требуется не менее 150 млн. евро для финансирования развития их инфраструктуры.

Федеральное правительство исходит из того, что развитие местных железнодорожных сетей должны финансировать власти земель. Нижняя Саксония со своей стороны готова оказывать поддержку за счет своего лимитированного бюджета. Однако эффективность таких проектов, как Northern Connection, выходит за рамки одной земли или региона, поэтому частные железнодорожные компании рассчитывают на большее внимание на федеральном уровне.

Бизнес в сфере технического обслуживания

Еще одной сферой активно развивающегося бизнеса Arriva Deutschland является техническое обслуживание и ремонт локомотивов и вагонов. Компании ONE, PEG и Regentalbahn передали ей ряд депо разного производственного профиля — три в Нижней Саксонии, три в Баварии и ранее принадлежавший DB завод в Нойштрелице, ныне известный как Arriva Werke Nord (рис. 2). Принцип организации производства на этих предприятиях как в составе единого комплекса дает возможность компании предлагать широкий спектр услуг. Предприятия в Баварии и Саксонии занимаются обслуживанием дизель-поездов типов Desiro Classic, Regioshuttle и Coradia Lint. Уже определилась некоторая степень специализации: в Целле выполняют капитальный ремонт осей для завода в Нойштрелице и буксовых узлов для депо в Баварии. Помимо обслуживания подвижного состава как собственного, так и принадлежащего регионам (используемого для перевозок по разным эксплуатационным контрактам), Arriva оказывает подобные услуги (включая ремонт с модернизацией) сторонним компаниям. С целью более активного маркетинга предлагаемых в этой сфере услуг создан web-портал компании.



Рис. 2. Один из цехов завода Werke Nord компании Arriva (фото: Arriva)

С появлением таких лизинговых компаний, как CB Rail, Mitsui и Angel, на рынке перевозок в Германии с 2001 г. в работу были вовлечены более 600 арендованных локомотивов. По мере расширения деятельности этих компаний и появления новых оформлялись заказы на дополнительные локомотивы, так что в результате прогнозируется увеличение числа арендуемых локомотивов примерно до 1000 ед. С учетом того что лизинговые компании, равно как и не крупные компании-операторы, не имеют собственной производственно-технической базы, потенциал роста рынка услуг по техническому обслуживанию подвижного состава оценивается очень высоко.

Многие старые локомотивы, используемые малыми компаниями, пользующимися открытым доступом к инфраструктуре, помимо периодического обслуживания и текущего ремонта требуют модернизации. В их число входят тепловозы серии 232, ранее принадлежавшие DR (железным дорогам бывшей ГДР), которыми занимается завод в Нойштрелице. Для ряда компаний, выполняющих на контрактных основах работы по содержанию и ремонту инфраструктуры, Arriva выполняет в Целле капитальный ремонт путевых машин.

Производственные мощности завода Arriva Werke Nord используются еще не полностью, и компания предпринимает меры по его допол-

нительной загрузке. Так, в 2008 г. с компанией Siemens заключен контракт на сборку в Нойштрелице тепловозов серии ER20, в том числе трех для ONE и еще нескольких для региональных сообщений Alex, обслуживаемых Arriva в Баварии. Еще одну возможность аутсорсинга может дать организованное компанией Bombardier в Касселе изготовление локомотивов семейства TRAXX. Предприятие в Ильцене уже накопило значительный опыт обслуживания как тепловозов, так и электровозов этого семейства для компании Metronom.

C. Jackson. Railway Gazette International, 2009, № 11, p. 52–54; материалы компании Arriva (www.arriva.de).