

ДЖ. ЧИРИЛЛО (G. CIRILLO)

Перспективы рынка железнодорожных перевозок в Европе

Железнодорожный транспорт в странах Европы находится на стадии глубоких перемен, которые затрагивают все стороны его деятельности — от управления инфраструктурой до организации перевозок. Реструктурируются железнодорожные компании. Меняются взаимоотношения между железными дорогами и теми, кто пользуется их услугами. Особенно ярко это проявляется в секторе грузовых перевозок. В условиях конкуренции с другими видами транспорта необходима четкая стратегия, выработать которую можно с помощью сценариев вероятного развития ситуации в среднесрочной перспективе.

Инфраструктура

Директива ЕС 91/440 открыла действовавшим в то время традиционным железнодорожным администрациям путь к преобразованию в структуры, состоящие из двух компаний. Одна из них, менеджер инфраструктуры, должна отвечать за состояние пути, искусственных сооружений и других постоянных устройств и руководить (обычно от имени владельца, как правило, государства; ситуация на железных дорогах Великобритании является в этом отношении исключением) их использованием. Другая — компания-оператор должна организовывать перевозки по этой инфраструктуре на коммерческих началах.

Однако даже несмотря на общеевропейские правила, предусматривающие отдельную ответственность указанных компаний за сферы своей компетенции, текущая практика железных дорог показала, что подход к данной проблеме в каждой стране имеет определенную специфику. В ряде случаев ответственность за конкретный вид деятельности размывается между несколькими «игроками», а иногда правила игры произвольно изменяются. Этим во многом объясняется, что многие из вновь создаваемых структур в настоящее время имеют тенденцию быть весьма кратковременными по сроку существования и неустойчивыми по составу и характеру

функций. Примером может служить компания — менеджер инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail, функции которой отличны от выполнявшихся ее предшественницей — администрацией Railtrack.

Кроме того, есть острая проблема возможности потенциальных конфликтов интересов между компаниями — менеджерами инфраструктуры, ответственными за распределение пропускной способности линий, и использующими эту пропускную способность компаниями-операторами, которые ранее во многих случаях входили в состав одной и той же административной структуры (например, между RFI и Trenitalia в Италии, DB Netz и Railion в Германии и т. д.).

В настоящее время менеджерам инфраструктуры полагается действовать с максимальной прозрачностью. Но даже в случае отсутствия или малого числа нареканий со стороны новых операторов это не значит, что ситуация свободна от конфликтов. По мере развития ситуации вероятность конфликтов, возможно, возрастет, чему свидетельством является иск, поданный компанией Connex к холдингу федеральных железных дорог Германии (DBAG).

Требования

Для начала следует отметить, что менеджеры инфраструктуры должны, наконец, отвечать интересам конечных пользователей — грузовладельцев и пассажиров. Иными словами, они должны быть провайдером гарантированных услуг по предоставлению пропускной способности на уровне, обеспечивающем выполнение критериев устойчивой подвижности людей и грузов при соблюдении безопасности и экономической эффективности для всех заинтересованных сторон. Менеджерам инфраструктуры надо усвоить, что Белая книга ЕС по транспорту требует от них создания условий для так называемой обеспеченной мобильности, что, однако, легче декларировать, чем сделать.

В действительности, чтобы следовать концепции обеспеченной мобильности, отдельные страны — чле-

ны ЕС, по мнению экспертов Союза, должны выполнять все необходимые действия для сбалансирования нынешнего неблагоприятного распределения пассажиро- и грузопотоков между отдельными видами транспорта, в настоящее время слишком ориентированного на автомобильный транспорт и обуславливающего этим известные социальные и экономические проблемы, связанные с перегрузкой автомагистралей, частыми заторами и авариями, загрязнением окружающей среды и др., т. е. все то, что называют внешними издержками.

ЕС, однако, уже принял необходимую стратегию для достижения этой цели, которая включает:

- расширение и лучшее использование железнодорожной инфраструктуры;
- поощрение смешанных (интермодальных) перевозок;
- большее использование внутренних водных (речных и морских) путей.

Сделаны также шаги к содействию и финансовой поддержке всех составляющих этой стратегии. Например, для поощрения смешанных перевозок в рамках проекта Marco Polo ассигновано до 100 млн. евро на период до 2006 г., а также открыта кредитная линия с выделением 106 млн. евро в год до 2013 г.

Стратегия основана на том, что 1 евро затрат на смешанные перевозки принесет 6 евро макроэкономических и социальных выгод.

В части железнодорожного транспорта либерализация и дерегулирование, предусмотренные Белой книгой, должны способствовать увеличению объема перевозок на 40 % до 2010 г. и на 100 % до 2020 г. по сравнению с нынешним уровнем.

Даже если указанные цели будут достигнуты, это не изменит характера межвидового распределения общего объема перевозок. Все, что можно обеспечить, — это сохранение статус-кво и предотвращение дальнейшего оттока грузов и пассажиров с железных на автомобильные дороги. К сожалению, при условии стабильности нынешней ситуации на железнодорожном транспорте даже эта цель выглядит труднодостижимой.

В действительности, единственный путь к успеху — это принуждение пользователей автомобильным транспортом, будь то физические или юридические лица, к пересмотру образа мышления и действий. Однако пользователи остаются верными варианту автомобильных перевозок благодаря их удобству и низкой стоимости, зачастую искусственно поддерживаемой. Автомобильные перевозки имеют разнообразные конкурентные преимущества по тарифам, надежности, гибкости, коммерческому динамизму и доступности. Железные дороги со своей стороны должны предпринять срочные меры на всех этих направлениях.

Существуют по меньшей мере два основных течения:

- инфраструктура железных дорог нуждается в совершенствовании, чтобы устранить все имеющиеся в настоящее время эксплуатационные проблемы. Однако это требует значительных инвестиций, в то время как уже ясно, что имеющихся или потенциальных источников финансирования недостаточно. Более того, время также против железных дорог, поскольку реализация крупных проектов продолжается достаточно долго вследствие их сложности и стоимости как таковых и из-за связанных с ними технических и структурных проблем;

- по возможности скоро следует принять технические стандарты, которые должны действовать на инфраструктуре железных дорог всех стран Европы, по меньшей мере на той ее части (на сети TERFF), которая используется для международных сообщений в грузовых перевозках, либерализованных с 1 марта 2003 г., а планы обеспечения взаимных системных связей и технико-эксплуатационной совместимости должны выполняться без каких-либо задержек.

Реализуемость проектов

Проекты увеличения пропускной способности и снижения себестоимости перевозок. Трудно удержаться от скептицизма, оценивая сложность предстоящих задач. В целях ликвидации узких мест и повышения пропускной способности важнейших линий уже разработано достаточное число проектов (Европейский парламент 21 апреля 2004 г. одобрил 30 из них, присвоив им приоритет проектов общеевропейского значения). В их числе создание трансъвропейской сети TEN T и так называемый план Ван Мьерта. Но все они требуют больших капитальных вложений, и трудно верить, что нужные ресурсы могут быть найдены.

Хотя финансовые потребности для реализации этих 30 проектов, согласованных в рамках ЕС и участниками странами — членами ЕС, все еще остаются приблизительными (около 220 млрд. евро до 2020 г., причем 20 % этой суммы предполагается получить из частного сектора), ЕС планирует выделить дополнительно 21 млрд. евро для поощрения финансирования проектов ускорения пересечения границ, которые признаны наиболее приоритетными и поэтому отобраны Европейской комиссией для совместного финансирования в 2007 – 2013 гг.

Если к тому же учесть тот факт, что общая стоимость всех проектов по сети TERFF, не считая вошедших в перечень TEN T, оценивается в 600 млрд. евро, единственным способом обеспечения финансирования без выпуска большого объема ценных бумаг является более широкое привлечение частного капитала. Здесь, однако, необходимо разграничить проекты необходимые и полезные. Частное финансирование можно привлечь только к полезным про-

ектам, от которых можно ожидать окупаемости затрат, приемлемой по рыночно-экономическим критериям. Необходимые же проекты, наоборот, важны, как правило, с точки зрения относительно отдаленной перспективы и, хотя имеют чрезвычайное значение для будущего железнодорожного транспорта, не обещают достаточного для частных компаний темпа возврата инвестиций и носят более общий характер. В таких случаях возврат инвестиций должен оцениваться с учетом макроэкономических и социальных факторов. Но нет уверенности даже в том, что можно найти требуемый частный капитал и для полезных проектов.

Такова сама природа железнодорожных инвестиций, окупаемости которых можно ожидать только в долго- или в лучшем случае среднесрочной перспективе.

И в заключение. Независимо от факторов срочности или окупаемости затрат очень важно, чтобы все такие проекты продвигались вперед, особенно если они значимы с точки зрения конкурентоспособности по отношению к автомобильному транспорту как по качеству обслуживания пользователей, так и по тарифам.

Однако почти неизбежно, что масштабы этих проектов будут уменьшаться с соответствующим уменьшением окупаемости, если будут приняты альтернативы сокращенного финансирования.

Проекты стандартизации и унификации. Не лучше ситуация и в этой области, поскольку остаются существенные различия и несогласованность между стандартами, действующими на железных дорогах разных стран, и соответствующими техническими средствами, особенно в части систем электрификации, сигнализации и связи, ширины колеи и типов тягового и прицепного подвижного состава. Учитывая все эти различия, невозможно обеспечить ни в настоящее время, ни в обозримом будущем полную технико-эксплуатационную совместимость, необходимую для решения поставленных Европейской комиссией задач в количественном и качественном выражении.

Даже в том, что касается межсистемных связей, т. е. условия, без которого нельзя рационализировать перевозки и увеличить их объем в рамках общей Европы, по-прежнему остается много проблем, связанных с разнообразием систем. Так, каждая железная дорога придерживается своих информационных технологий (которые лишь частично могут работать совместно, и то за счет очень больших расходов), систем документации и передачи данных. Все это обуславливает большой поток обмена информацией между отдельными железными дорогами и, соответственно, существенные задержки в ее обработке.

Если к этому прибавить далекую от совершенства ситуацию на железных дорогах стран, недавно всту-

пивших в ЕС, сомнения будут еще большими. Действительно, в отношении инфраструктуры технологический разрыв, и количественный, и качественный, между железными дорогами Западной Европы, с одной стороны, Центральной и Восточной Европы, с другой, весьма велик. Кроме того, железные дороги этих стран имеют организационную структуру, унаследованную от нелиберализованной экономики, так что соединить их с железными дорогами Западной Европы нелегко. В то же время именно на этих железных дорогах ожидается более существенный рост объемов перевозок в международных сообщениях — до 100 % к 2010 г. по сравнению с 30 % на железных дорогах «старых» стран — членов ЕС.

По тому же вопросу межсистемных связей следует отметить, что ряд проектов уже находится в стадии реализации, а именно:

- внедрение принципа «одного окна» при запросе и предоставлении ниток графика для международных перевозок;
- обеспечение возможности железнодорожной компании-оператору получать лицензии на эксплуатационную деятельность и сертификат безопасности в своей стране, с тем что эти документы будут действительны и на сетях (или на выделенных линиях) железных дорог некоторых других стран;
- создание (уже осуществленное) Европейского железнодорожного агентства по вопросам безопасности и технико-эксплуатационной совместимости со штаб-квартирой в Валансьене (близ Лилля, Франция);
- финансируемый ЕС проект Marco Polo, включающий 13 отдельных подпроектов, касающихся смешанных перевозок;
- создание канала цифровой передачи данных в коридоре V, соединяющем Италию, Хорватию, Словению и Венгрию.

Все это приводит к мысли, что установление системной взаимосвязи между железными дорогами является длительным процессом, даже если отдельные улучшения можно осуществить в относительно короткий срок.

При этом остается под вопросом возможность в сроки, установленные Европейской комиссией для реализации 30 проектов, уменьшить на 14 % объем перевозок на автомобильном транспорте и добиться экономии времени в международных сообщениях, эквивалентной в финансовом выражении 6 млрд. евро в масштабах европейской экономики.

В завершение данного раздела следует подчеркнуть, что решение проблемы оживления железнодорожного транспорта Европы в первую очередь зависит от сектора инфраструктуры, иными словами, от улучшения ее состояния до такой степени, которая позволит успешно конкурировать с другими видами транспорта, прежде всего с автомобильным, и в

большей мере удовлетворять потребности конечных пользователей. Этого можно добиться только путем коренных перемен в методах управления инфраструктурой и, что немаловажно, в мотивации работников. Менеджеры инфраструктуры должны организовывать свой бизнес, ориентируясь на конечные рыночные результаты. Исключением является общественный транспорт, к которому применяются иные подходы.

Компании-операторы

Фактическая революция на железных дорогах происходит в основном на уровне компаний-операторов или железнодорожных предприятий. По общему признанию, этот процесс находится в стадии первоначального развития и имеют место разные ситуации — в некоторых странах приняты к исполнению только основные общеевропейские правила, другие пошли гораздо дальше.

Действительно, либерализация железнодорожных перевозок положила конец государственной монополии в этой области и позволила новым перевозчикам получить доступ на национальную и европейскую сети железных дорог (в грузовых сообщениях на сети TERFF — с мая 2003 г.) при условии, что они выполняют определенные условия и, в частности, имеют лицензию на эксплуатационную деятельность и сертификат безопасности. Действительно, число компаний-операторов на железных дорогах Европы существенно возросло за последние годы.

Очевидно, либерализация в разных странах приобретает разные формы, а принятые при этом стратегии варьировались от британского варианта, где дерегулирование дошло до такой степени, что правительство было вынуждено пересмотреть первоначальные принципы организации владения и управления инфраструктурой, до французского, где до настоящего времени один-единственный оператор



Рис. 1. Грузовой поезд компании Rail4chem

присутствовал на рынке вплоть до начала 2004 г., когда начали открываться возможности для других операторов. Кроме того, следует отметить ряд совместных предприятий, созданных с участием иностранного капитала, как это было в Швейцарии, Италии, Нидерландах и Германии.

Действительно, после полной либерализации грузовых (с 1 января 2006 г. в международных и с 1 января 2007 г. во внутренних сообщениях) и пассажирских (с 2010 г.) перевозок структура рынка радикально изменится. Национальные рынки перевозок как таковые могут прекратить существование. Появится общеевропейский либерализованный рынок, даже если у государственных органов останутся отдельные контрольные функции (за ними сохранятся некоторые права и обязанности, особенно в области инвестирования в инфраструктуру и оказания помощи в финансировании общественно значимых проектов).

В настоящее время можно видеть постепенное возникновение конкуренции в секторе грузовых перевозок и появление новых компаний-операторов, число которых разное в разных странах. Когда эти компании относительно небольшие, имеет место тенденция к их объединению или совместной деятельности для упрочения позиций на транспортном рынке.

В Германии, например, наряду с отделением грузовых перевозок DBAG — компанией Railion, на которую приходится до 80 % внутреннего рынка, существуют около 280 других компаний, которые осваивают остальные 20 % объема грузовых перевозок. Эти новые компании — различные по размерам деятельности, и многие из них вошли в соглашение друг с другом и даже с той же Railion.

В число подобных компаний входят, в частности, такие, как:

- Rail4chem (рис. 1), созданная совместно промышленными компаниями BASF, Bertschi, Hoyer, VTG и владеющая собственным парком подвижного состава, включая локомотивы;
- Connex, дочерняя французской частной группы Veolia, владеющая парком из 45 локомотивов и перевезшая в 2002 г. около 3 млн. т грузов;
- RAG (рис. 2), которая эксплуатирует 130 локомотивов и перевозит грузы по собственным линиям в горно-промышленном районе Рура;
- SRE, образованная компаниями Hupack и FS Cargo и занимающаяся главным образом международными смешанными перевозками (она получила для этого лицензию на эксплуатационную деятельность на сети железных дорог Швейцарии).

В 2003 г. немецкие компании — операторы грузовых перевозок создали объединенную структуру, получившую название Network Private Railways. Эта группа увеличила осваиваемый грузооборот до 1,2 млрд. ткм в год и вошла в соглашение с 28 другими

новыми компаниями-операторами, что за счет синергетического эффекта позволило укрепить позиции на европейском транспортном рынке.

Большое число новых компаний — операторов грузовых перевозок функционирует и в Италии. Одной из них является Rail Traction Brennero (RTC Brennero), которая организует движение грузовых поездов между Италией и Германией по Бреннерскому маршруту (рис. 3). За 3 года компания увеличила число пропущенных поездов с 700 в 2001 г. до 3700 в 2003 г., из которых 3043 были поездами смешанных перевозок и 630 — обычными, перевозившими грузы для немецкой автомобилестроительной компании Volkswagen. RTC в настоящее время осваивает до 30 % общего объема грузовых перевозок в своем регионе. Заслуживает упоминания и Ferrovie Nord Milano (FNM), первая частная компания-оператор в Италии, получившая лицензию на эксплуатационную деятельность и сертификат безопасности. FNM имеет собственный парк подвижного состава (рис. 4) и специализируется на перевозке автомобильных полуприцепов и обменных кузовов между Италией и Швейцарией.

Вместе с тем есть и такие новые компании — операторы грузовых перевозок на железных дорогах Европы, которые спустя недолгое время после создания прекратили свою деятельность. Можно отметить случай с крупной шведской торгово-промышленной компанией IKEA, которая создала собственную железнодорожную компанию IKEA Rail для перевозки мебели и иной продукции из Скандинавии в Германию и Швейцарию, но затем решила уйти с транспортного рынка из-за низкой экономической эффективности. Таким образом, на либерализованном рынке грузовых железнодорожных перевозок одни компании-операторы рождаются, другие — умирают.

Независимо от ситуации с отдельными компаниями остается ряд вопросов. Среди них:

- действительно ли новые компании-операторы представляют реальную угрозу для традиционных перевозчиков;
- какую стратегию должны принять традиционные перевозчики для отражения этой угрозы;
- достаточно ли для этого простого улучшения деятельности традиционных перевозчиков или нужны радикальные перемены;
- если нужны радикальные перемены, в каком виде их следует реализовать.

Уроки развития рынка позволяют дать некоторые ответы на эти вопросы.

Одной из традиционных компаний — операторов грузовых перевозок на европейском транспортном рынке, которая претерпела существенные реформы, является Railion, входящая в состав холдинга DBAG. Руководство компании сознает, что для соответствия



Рис. 2. Грузовой поезд компании RAG



Рис. 3. Электровозы компании RTC Brennero

складывающейся ситуации на все усложняющемся рынке грузовых перевозок теперь недостаточно предлагать клиентам обычные транспортные услуги (например, предоставлять локомотивы) плюс некоторые дополнительные. Необходим новый подход, который предполагает, что клиент может полностью



Рис. 4. Тепловоз компании FNM



Рис. 5. Грузовой поезд компании AFA



Рис. 6. Погрузка автоприцепов на платформы по технологии Modalohr

доверить все аспекты перевозочного процесса компании-оператору, а сам концентрируется на собственном основном бизнесе.

Результатом стало то, что Railion первой приняла стратегию горизонтальной экспансии, взяв на себя весь объем грузовых перевозок на железных дорогах Нидерландов и Дании (создав в этих странах дочерние компании), часть перевозок частной швейцарской железной дороги BLS (34 %) и итальянской компании RTC (30 %), и вела переговоры о приобретении шведской грузовой железнодорожной компании Green Cargo. Кроме того, однако, Railion применяет и стратегию вертикальной экспансии, в рамках которой она приобрела логистическую компанию Stinnes (и входившую в ее состав известную транспортно-экспедиторскую компанию Schenker, рыночная стоимость которой оценивалась в 3,5 млрд. евро), 50 % акций одной из лидирующих в Европе компаний смешанных перевозок Kombiverkehr и такую же долю швейцарской транспортной компании

Hangartner, которая в свое время модернизировала в Италии крупнейший складской и перегрузочный комплекс Magazzini Generali, занимающий территорию общей площадью 420 тыс. м² с крытыми помещениями площадью 50 тыс. м², в том числе 7500 м² с холодильным оборудованием, и находящийся вблизи терминала смешанных перевозок Interport Qad-rante Europa в Вероне.

Подобной же стратегии придерживается компания грузовых перевозок железных дорог Италии FS Cargo. После неудачного опыта сотрудничества с компанией грузовых перевозок железных дорог Швейцарии SBB Cargo она вошла в кооперацию с рядом крупных компаний-операторов других стран Европы.

Одним из результатов такого подхода стало создание совместного (с компаниями грузовых перевозок железных дорог Австрии и Германии) предприятия Brenner Rail Cargo Alliance в целях оптимизации перевозочного процесса на маршруте, связывающем Италию, Австрию и Германию через Бреннерский перевал. В итоге в течение первого года деятельности предприятия пунктуальность движения грузовых поездов на маршруте улучшилась на 32 %. Можно отметить также соглашение с железными дорогами Испании, результатом которого стало создание совместного предприятия Logistica Mediterranea Cargo (LMC), в задачи которого входит оптимизация как обычных, так и смешанных перевозок. Полагают, что новое предприятие может в 2004 – 2006 гг. взять на себя 635 млн. ткм грузооборота в сообщениях между Италией и Испанией, выполняемого в настоящее время автомобильным транспортом. Совместно с железными дорогами Франции создано предприятие Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA), которое в настоящее время предлагает обслуживание клиентуры регулярными маршрутными поездами, формируемыми из вагонов, груженых автомобильными полуприцепами с использованием французской технологии Modalohr (рис. 5 и 6); их маршрут проходит через тоннель Frejus, соединяющий Италию и Францию.

FS Cargo, хотя и не в таких масштабах, как Railion, также использует стратегию вертикальной интеграции. Она, например, приобрела 15 % акций второй по размерам в Германии транспортно-экспедиторской компании TX Logistik (рис. 7) и 30 % акций компании-оператора MAR.CO. Компания — оператор смешанных перевозок Contship Italia, входящая в состав группы Eurokai/Contship, обслуживает терминалы в ряде крупнейших итальянских портов. FS Cargo совместно с этой компанией организует в настоящее время обслуживание клиентуры по принципу gateway (в буквальном переводе — ворота), формируя и продвигая маршрутные поезда из платформ-контейнеровозов в страны Центральной Европы та-

ким образом, что общее время транзита грузов из стран Дальнего Востока сокращается на 6 сут.

В Великобритании, несмотря на то что на грузовые перевозки в этой стране приходится небольшая доля работы железных дорог, в соответствующем секторе транспортного рынка появились такие крупные компании-операторы, как English, Welsh and Scottish (EWS, входящая в состав группы Wisconsin), Freightliner (занимающаяся перевозками контейнеров и автомобилей), Brafreight и Mendip Rail.

Компания грузовых перевозок Федеральных железных дорог Австрии ÖBB Cargo, помимо сотрудничества с DBAG и FS в сообщениях по Бреннерскому маршруту, приобрела компанию Ökombi, третьего по величине в Европе оператора смешанных перевозок.

В Швеции компания Green Cargo, выделившаяся из Государственных железных дорог Швеции, совместно с другими компаниями осуществляет грузовые перевозки во внутренних сообщениях. Однако эксплуатационные и экономические проблемы вынудили правительство выставить компанию на продажу, и одним из потенциальных покупателей может быть Railion.

Региональные пассажирские перевозки

Этот сектор железнодорожных сообщений пока не подпадает под положения директив ЕС по транспорту; Европейскому парламенту еще предстоит принять решение по данному вопросу. В то же время именно в этом секторе наблюдается беспрецедентный рост объема перевозок.

Независимо друг от друга ряд национальных правительственных и местных органов (например, в Швеции, Германии, Италии) выдвинули различного характера инициативы, направленные на улучшение транспортного обслуживания регионов. Общим является то, что предоставление прав на перевозки (с соответствующим возложением ответственности) осуществляется на основе конкурентных торгов, и предпочтение оказывается тому кандидату, который предлагает лучшие экономические условия.

Оставляя в стороне практику предоставления франшиз на пассажирские перевозки на железных дорогах Великобритании, можно отметить, что в упомянутых выше странах уже определились две компании-оператора, захватившие существенную долю данного сектора транспортного рынка. Это фран-

цузские компании Connex и Keolis (последняя входит в состав Национального общества железных дорог Франции). Курьез состоит в том, что в самой Франции рынок региональных пассажирских железнодорожных перевозок до сего времени не либерализован.

Выводы

В заключение относительно новых железнодорожных компаний-операторов в Европе, особенно в секторе грузовых перевозок, можно сказать следующее.

Прежде всего, важно отметить, что в настоящее время на них приходится относительно небольшая доля европейского транспортного рынка даже несмотря на то, что объемы их деятельности непрерывно растут. Основной сферой деятельности этих компаний остаются специфические ниши рынка или отдельные специализированные направления грузовых перевозок.

В социальном аспекте характерно то, что, предлагая услуги по относительно низким ценам, эти компании пока не могут обеспечить своему персоналу такие же условия труда, как традиционные перевозчики, что отчасти нарушает принципы справедливой конкуренции и, по мнению профсоюзных организаций, представляет собой своего рода социальный демпинг.

Правда и то, что новые компании выходят на рынок железнодорожных перевозок, который, хотя и постепенно либерализуется, но остается преимуще-



Рис. 7. Электровоз, арендуемый компанией TX Logistik в пуле Siemens Dispolok

ственно олигопольным. При этом они находятся в изначально невыгодном положении, так как для работы в сложных и требующих особого внимания к безопасности условиях им приходится приобретать (покупать или брать в аренду) подвижной состав, в частности локомотивы, и нанимать квалифицированный персонал, обладающий специфическими навыками и иногда дефицитный (как, например, машинисты локомотивов, маневровые диспетчеры и т. д.). Зачастую они также должны создавать собственные пункты технического обслуживания и ремонта, в то время как традиционные перевозчики уже имеют все это.

Каковы же перспективы новых и традиционных компаний-операторов (с учетом того, что их взаимоотношения еще не установились)?

Будь то старая или новая компания, она должна удовлетворять ужесточающимся требованиям конкурентного рынка, интегрировать в свою деятельность логистические цепочки или самой встраиваться в уже действующие. Только компании-операторы, учитывающие эти требования и предлагающие пользователям ориентированные на обеспечение непрерывных поставок профессиональные услуги, могут устанавливать и поддерживать тесные связи с клиентурой и создавать прибавочную стоимость в соответствии со спросом и предложением.

Адаптация к новым условиям обходится дорого, и, пока Европейская комиссия не предпримет адекватных мер по изменению правил игры и упрощению выхода новых компаний на транспортный рынок, есть основания полагать, что традиционные перевозчики постепенно восстановят свою гегемонию,

даже если новые компании-операторы будут создавать ассоциации (но условия такого создания еще не выработаны).

Таким образом, наиболее вероятным представляется вариант развития ситуации, при котором традиционные компании-операторы по меньшей мере сохранят свои позиции исходя из сложности рынка и больших расходов, связанных с выходом на него. К тому же, если им удастся существенно снизить тарифы, новые компании в силу финансовых ограничений не смогут адекватно выполнять требования по безопасности движения поездов, как это показал негативный опыт некоторых компаний-операторов в Великобритании.

Следовательно, пространство для маневров весьма невелико. Поэтому, как кажется, в результате получится рынок грузовых перевозок, на котором будут доминировать четыре или пять крупных компаний-операторов (таких, например, как Railion), осваивающих до 60 % общего объема перевозок, а остальное достанется большому числу мелких операторов. Такую ситуацию экономисты называют ситуацией несовершенной конкуренции.

Однако нет препятствий и к альтернативному направлению развития с созданием ассоциаций или даже слиянием небольших новых компаний-операторов. Поучительным примером успеха в этом направлении является недавнее положительное решение Европейского суда по иску новой группы Network Private Railways против DBAG.

Rail International, 2004, № 10 – 12, p. 4 – 12.

Италия — европейский лидер по инвестициям в инфраструктуру

Компания инфраструктуры Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Государственных железных дорог Италии (FS) в своей инвестиционной политике выделяет два основных направления: продолжение создания сети высокоскоростных линий с высокой провозной способностью и развитие логистической составляющей грузовых перевозок. Политика высокоскоростного строительства включает также задачу реорганизации и разделения потоков на узловых станциях в крупных городах.

Развитие инфраструктуры железных дорог Италии

В 2002 г. инвестиции на высокоскоростное строительство составили 2,5 млрд. евро. Ускорение темпов реализации инвестиционных программ проявилось в росте капитальных вложений до 3,5 млрд. евро в 2003 г. и 4 млрд. в 2004 г. На 2005 г. запланированы инвестиции в размере 4,5 млрд. евро, поддерживающие достигнутый уровень нового строительства. На развитие сети действующих традиционных линий выделе-