

Грузовой альянс European Bulls

Создание в январе 2005 г. альянса European Bulls способствовало тому, что пять его участников, пользуясь правом открытого доступа к инфраструктуре, расширили масштабы своей перевозочной деятельности. Однако многие политические и технические барьеры пока сохраняются, и только их устранение позволит получать выгоды от либерализации рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Согласно прогнозам ЕС, спрос на грузовые перевозки вырастет на 38 % до 2010 г. Перегруженность автомобильных дорог, законы, ограничивающие продолжительность работы водителей и защищающие окружающую среду, предоставляют железным дорогам широкие возможности в разных секторах транспортного рынка.

Однако декларировать либерализацию рынка намного проще, чем создавать условия для его развития, несмотря на успехи объединенной Европы в части мобильности людей, товаров и услуг. Опыт прошедшего десятилетия показывает, что существование многочисленных железнодорожных администраций, либерализованных в различной степени, тормозит появление единого европейского рынка железнодорожных перевозок.

Первые шаги по дерегулированию железнодорожного транспорта были предприняты в середине 1990-х годов, и они в ответ на рост спроса привели к появлению новых операторов. Грузовладельцы были заинтересованы в альтернативных автомобильному транспорту вариантах перевозки, которые предлагали бы по меньшей мере такой же уровень качества, надежности и прозрачности, связывая разбросанные по территории Европы центры производства и потребления.

Железнодорожные перевозки все в большей степени рассматриваются как идеальная сфера для появления малых и средних компаний, обслуживающих определенные рыночные ниши. В европейской экономике доля таких компаний приближается к 90 %, на них приходится 70 % валового внутреннего продукта. Однако на железнодорожном транспорте число малых операторов крайне незначительно.

Небезосновательно мнение, что сопротивление переменам ведет к рыночному протекционизму и естественному предпочтению со стороны правительств крупным компаниям в ущерб мелким конкурентам. Даже по истечении 10 лет рынок грузовых железнодорожных перевозок остается далеким от полной открытости. Заявления на политическом уровне о под-

держке переключения грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный чаще всего не подкрепляются реальными действиями.

ЕС предоставляет странам-членам относительно большую свободу в выборе объема реализации директив и регулирующих документов и идет на этот компромисс с целью продвижения концепции либерализации. Вместе с тем дерегулирование не приветствуется рядом стран и тем более их национальными железными дорогами.

Национальные железные дороги оказывают сильное влияние на либерализацию рынка, сохраняя контроль или косвенное воздействие на многие критические процедуры, такие, например, как выдача лицензий и сертификатов безопасности, управление инфраструктурой, включая распределение пропускной способности и ее оплату, сертификация и приемка подвижного состава, определение условий доступа и размеров оплаты за дополнительные услуги (пользование станциями, терминалами) и предоставление тяговых средств.

Неадекватные регулирующие механизмы на национальном уровне также являются барьерами для потенциальных частных инвестиций.

Несмотря на эти ограничения, число независимых операторов постепенно увеличивается. Однако они вынуждены преодолевать финансовые, административные, эксплуатационные, технические и социальные барьеры, включая относящиеся к вопросам безопасности, или, по крайней мере, искать компромиссы по их обходу. В то же время рост объемов предоставляемых ими услуг свидетельствует о правильности выбранного независимыми операторами пути.

Кооперация и альянсы

С позиций логистики одному оператору, даже крупному, практически невозможно выполнять трансъевропейские перевозки самостоятельно. Национальные железные дороги в основном принимают политику кооперации друг с другом или сложных соглашений с целью максимально возможного исключения конкуренции. Новые частные компании выбирают путь кооперации с другими операторами в случаях специфических грузопотоков, перевозок в определенных коридорах или для конкретных клиентов.

Подобные кооперационные соглашения уместны с точки зрения грузовладельцев, если они способствуют упрощению транспортного процесса, ускорению передачи данных и повышению качества при более низких тарифах. В последние годы состоялось

несколько удачных соглашений по кооперации между членами Европейской ассоциации грузовых железных дорог (ERFA).

Показательным примером является альянс European Bulls, созданный в январе 2005 г. компаниями LTE (Австрия), rail4chem (Германия), Comsa Rail Transport (Испания), Ferrovie Nord Cargo (Италия) и Viamont (Чехия). Этот альянс реализует идею предоставления грузовладельцам такой же концепции обслуживания перевозок на всем протяжении маршрута, какую реализует альянс Star Alliance, созданный несколькими крупными компаниями воздушного транспорта, в пассажирских перевозках.

Цель European Bulls состоит в обеспечении одним или несколькими участниками альянса трансъевропейских железнодорожных сообщений на базе общей скоординированной маркетинговой платформы. По сути, это принцип «одного окна» с заключением контракта с одной компанией-оператором даже в том случае, если перевозка выполняется по территории нескольких стран.

Реальная выгода для отправителя заключается в надежности перевозок через границы, что до сего времени часто является камнем преткновения для развития трансъевропейских грузовых сообщений. Гарантирует эту надежность созданный альянсом офис joint back, который несет ответственность за процессы маркетинга и сопровождения контрактов, а также за развитие внутренней системы информационного обеспечения, гарантирующей качество и полноту информации по продвижению поездов, вагонов и грузов.

В альянс входят пять участников из пяти стран, четыре из них обслуживают крупные промышленные районы и транспортные коридоры на направлениях север — юг и восток — запад. Выбранная стратегия оказалась успешной — все члены альянса добились значительного роста оборота за год, прошедший с начала совместной деятельности.

Для максимально «гладкого», без сбоев обслуживания компании пользуются правом доступа к инфраструктуре, если это возможно с технической и юридической точек зрения. Так, для вождения грузовых поездов на направлении Грац — Дуйсбург используются локомотивы LTE, на направлении Брешиа — Роттердам — локомотивы FN Cargo, следующие из Италии до Эммериха на границе Германии с Нидерландами. Аналогично поезда из Чехии в Роттердам через Германию ведут локомотивы Viamont.

Внешние вызовы

Для обеспечения надежности сообщений с пересечением границ операторы грузовых перевозок должны контролировать влияние факторов как внешнего, так и внутреннего характера. Участники European

Bulls доказали способность решать проблемы внутреннего характера, хотя внешние факторы остаются вне возможностей их влияния.

Например, политические факторы оказывают влияние на степень либерализации рынка и положения национальных законов, регламентирующих транспортные процессы и реализацию директив ЕС. Внешние технические факторы включают технико-эксплуатационную совместимость подвижного состава и инфраструктуры, административные аспекты в отношении получения лицензий и сертификатов безопасности. Эти проблемы являются общими для всех новых операторов грузовых перевозок.

Одной из принципиальных причин создания European Bulls было желание партнеров решить некоторые общие для них проблемы. Так, до сих пор отсутствует гармонизированная и прозрачная процедура выдачи сертификатов безопасности, а имеют место длительные, затратные и дискриминационные процессы. Чтобы обойти проблему, участники альянса получили национальные лицензии и сертификаты, что избавляет их от необходимости прохождения процедур получения доступа в соседних странах.

По мнению партнеров European Bulls, некоторые страны ЕС используют процессы сертификации как барьеры, требуя от претендентов информации, не относящейся к делу или носящей конфиденциальный характер. Более того, предложения претендентов оценивают и национальные железные дороги, которые по сути являются естественными их конкурентами. Нет также гарантий того, что заявка пройдет рассмотрение в отведенное время. В некоторых случаях информация, предоставляемая национальными провайдерами инфраструктуры, неточна или бесполезна.

Усиливается мнение, что национальные железные дороги, обращающиеся за сертификацией в соседние страны, имеют приоритет. ERFA направляла в Европейскую комиссию предложение о выработке гармонизированных минимальных критериев доступа и разработке системы контроля за их применением и обжалования решений.

Расходы на оплату пользования инфраструктурой являются крупнейшим фактором затрат операторов железнодорожных перевозок. В странах ЕС используются разные методы расчета платы за доступ, которые не дают пользователям услуг естественных монополий (владельцев инфраструктуры) представления о том, каким же образом эта плата рассчитана. Напротив, существующий порядок способствует росту вероятности проявления дискриминации, особенно в интегрированных моделях холдинговых компаний, где национальный оператор имеет реальную возможность влиять на инфраструктурную политику.

Результатом становятся неясная и несправедливая политика выставления платежных требований, чрезмерные расходы на потребляемые топливо и

электроэнергию, затрудненный доступ к вспомогательным услугам. Участники European Bulls стремятся решать эти проблемы при поддержке национальных регулирующих ведомств и институтов ЕС. В то же время ERFA лоббирует создание более эффективных регулирующих органов с ускоренными и недискриминационными процедурами обжалования.

Технико-эксплуатационная совместимость является актуальной проблемой и для государственных, и для частных компаний. Один из ее важнейших аспектов представляют вопросы приемки и сертификации тягового и прицепного подвижного состава. Факторы эксплуатационной готовности, технического обслуживания и рентабельного использования подвижного состава, в частности локомотивов, также обуславливают возникновение наиболее сложных проблем для всех операторов, особенно частных и независимых. Продолжительные и усложненные процедуры приемки в каждой стране ЕС требуют значительных затрат времени, труда и денег. В некоторых случаях такая процедура для локомотива может продолжаться до 50 мес и стоить до 3,5 млн. евро. Для решения этой проблемы участники альянса создали общий пул локомотивов (рис. 1 и 2).

Сопутствующими проблемами для независимых операторов являются наличие и эксплуатационная готовность соответствующего подвижного состава. При наличии рынка лизинга грузовых вагонов в странах Западной Европы в Центральной и Восточной Европе такого еще нет. Крупные компании-грузотранспортеры в западноевропейских странах строят собственные специальные вагоны, в центрально- и восточноевропейских странах эта практика еще не получила должного распространения.

В данном контексте ERFA приветствует намерение ЕС внести вопросы сертификации подвижного состава в обязанности Европейского железнодорожного агентства (ERA). Эта работа будет очень важной в течение нескольких следующих лет наряду с прогрессом в разработке и реализации системы сигнализации и безопасности, единой для 25 стран — членов ЕС.

Еще одним фактором является процедура прохождения через границы поездов и грузов, которая может стать особой проблемой для стран Центральной и Восточной Европы. В некоторых случаях соглашения о пересечении границ допускаются только для национальных железных дорог. ERFA обращалась в Европейскую комиссию с требованием найти путь запрета таких ограничений для развития внешней торговли, противоречащих концепции единого рынка.

Перспективы

К сожалению, перечень имеющихся барьеров далеко не исчерпан. Однако и перечисленные отражают проблемы, с которыми встречаются новые ком-



Рис. 1. Локомотив компании LTE из пула European Bulls



Рис. 2. Локомотив компании rail4chem из пула European Bulls

пании-операторы на рынке грузовых перевозок, и демонстрируют потенциал дискриминации в пользу национальных железных дорог.

Члены ERFA убеждены, что в случае корректировки макроэкономических рамок и гармонизации административных, юридических и технических условий, определяющих перевозки в условиях открытого доступа, появится еще ряд успешных союзов грузовых операторов. К настоящему времени первые частные компании освоили пути разрушения или обхода имеющихся барьеров. Однако в перспективе либерализация рынка железнодорожных перевозок не может продвигаться только за счет усилий нескольких частных операторов.

Три пакета директив ЕС представляют рамочные условия либерализации рынка, но для получения желаемого результата необходимо гарантировать еще и их адекватное применение.