

# Предприватизационная ситуация на железных дорогах Германии

Первичное размещение акций крупнейших в Европе железных дорог Германии, запланированное на ноябрь 2008 г., отложено из-за кризиса на мировых финансовых рынках, который может проявиться в снижении потенциальной стоимости акций. Новые сроки размещения не будут назначены до стабилизации рыночной среды, гарантирующей получение ожидаемых доходов.

Планы приватизации Федеральных железных дорог Германии (DB) активно обсуждаются в течение последних 2 лет. Предложение о продаже 49% акций компании, включая инфраструктуру, верхняя палата парламента отклонила в 2007 г., несмотря на поддержку со стороны двух основных политических партий в коалиционном правительстве. Многие политики выражали опасения, что DB станет частной монополией, продолжающей получать государственное финансирование, другие полагали, что частные акционеры будут настаивать на сокращении размеров транспортного обслуживания или даже на полном закрытии нерентабельных линий.

В качестве компромисса двумя партиями была принята организационная модель DB, допустимая без принятия новой законодательной основы. В июне 2008 г. DB стали холдинговой компанией, 100% акций которой принадлежат государству, с двумя дочерними компаниями: инфраструктуры (DB Netz) и эксплуатации (DB Mobility und Logistik, DB ML). Инфраструктурная компания полностью останется в собственности государства, которое несет ответственность за инвестиции. На продажу можно выставить только 24,9% акций эксплуатационной компании DB ML. Федеральное правительство рассчитывало за счет первичного размещения акций получить от 4,5 млрд. до 6,5 млрд. евро и распределить их

поровну между тремя сторонами: государством, DB ML и DB Netz.

Левые центристы призывали включить региональные пассажирские сообщения из перечня предлагаемых для приватизации и минимизировать влияние частных инвесторов на политику в области железных дорог путем выпуска акций без права голоса. Однако финансовые аналитики пришли к заключению, что второе условие будет слишком сложно выполнить, и оба предложения отклонили.

## Грузовые перевозки

DB являются крупнейшим в Европе оператором грузовых перевозок, позиции которого в последние годы укреплялись путем ряда последовательных приобретений. Railion, грузовая компания DB, является владельцем бывших национальных операторов грузовых перевозок Дании и Нидерландов, ей принадлежат 30% акций итальянского оператора Rail Traction. Кроме того, Railion увеличила с 20 до 45% долю в капитале швейцарского оператора BLS Cargo — компании, которая выполняет 40% объема трансальпийских перевозок по территории Швейцарии, что выводит ее на позиции крупнейшего игрока на одном из самых конкурентных рынков железнодорожных перевозок.

С целью усиления конкурентоспособности на рынке грузовых

перевозок между странами Скандинавии и Центральной Европы DB создали со шведским оператором Green Cargo совместное предприятие Railion Scandinavia, которое выполняет перевозки повагонными отправками, интермодальные и массовых грузов в коридоре Гамбург (сортировочная станция Машен) — Мальмё (Швеция) с использованием постоянной транспортной связи через пролив Эресунн.

Политика приобретений усилила конкурентоспособность DB и на ряде других ключевых рынков. Приобретение в 2007 г. пакета акций логистической компании Transfesa (Испания) открыло выход на Пиренейский полуостров. Деятельность Transfesa интегрирована с операциями, выполняемыми другой недавно приобретенной компанией — English Welsh & Scottish (EWS), которая, являясь крупнейшим оператором грузовых перевозок Великобритании, была продана в 2007 г. DB приблизительно за 500 млн. евро ее бывшими владельцами — Canadian National (CN) и частными компаниями недвижимости Fay Richwhite (Швейцария) и Berkshire Partners (США).

Ключевым моментом в принятии решения о приобретении EWS было наличие у нее французского отделения Euro Cargo Rail (ECR), которое, начав деятельность в 2005 г., завоевало 10%-ную долю на рынке грузовых перевозок Франции. Недавно ECR получило лицензию на право эксплуатации и в Бельгии, что дает DB беспрепятственную связь между Германией и Великобританией через тоннель под Ла-Маншем.

Либерализация способствовала появлению на рынке грузовых пе-

## ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ГЕРМАНИИ

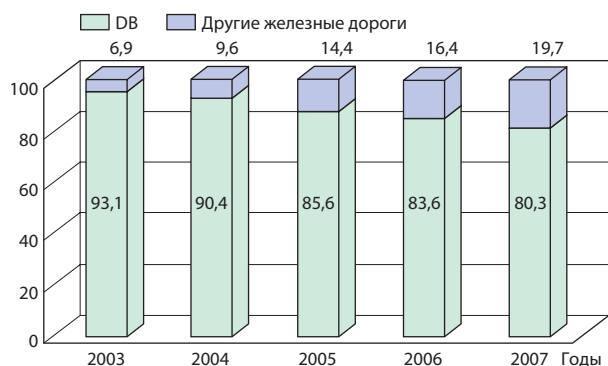


Рис. 1. Динамика рынка грузовых железнодорожных перевозок

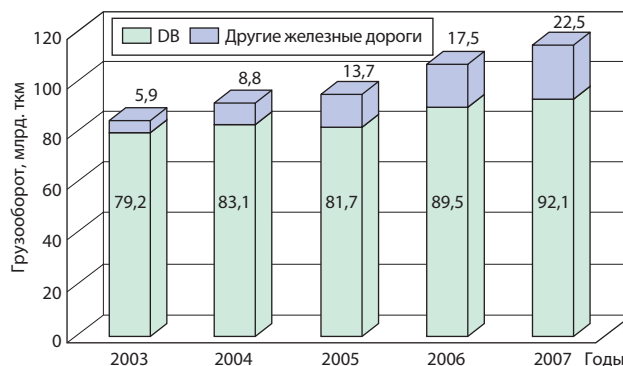


Рис. 2. Динамика грузооборота

ревозок Германии многочисленных независимых операторов на правах открытого доступа к инфраструктуре, в результате чего доля Railion на этом рынке опустилась почти до уровня 80% (рис. 1), но компенсацией стал общий рост грузооборота с 85,1 млрд. в 2003 г. до 114,6 млрд. в 2007 г. (рис. 2), в том числе и грузооборота Railion с 79,2 млрд. до 92,1 млрд. ткм. При этом доля железных дорог на рынке грузовых перевозок всеми видами транспорта Германии выросла до 17,3%.

Значительная часть общего объема перевозок компаний-операторов, пользующихся правом открытого доступа, получает-ся ими в сообщениях с пересече-

нием границ, и многие операторы идут по пути создания альянсов и совместных предприятий для повышения эффективности обслуживания. Более половины перевозок, выполняемых DB, также приходится на международные сообщения, и компания рассчитывает за счет приобретения операторов в соседних странах усиливать собственные позиции и предлагать потребителям более конкурентоспособное обслуживание.

DB рассчитывают использовать капитал, полученный за счет размещения акций, на инвестиции в Восточной Европе путем создания партнерств, совместных предприятий или продолжения практики приобретений, влияя таким об-

разом на структуру железнодорожной отрасли далеко за пределами Германии.

### Рынок логистики

Перевозки по железным дорогам являются составной частью намного более обширной сферы деятельности DB на глобальном рынке логистики. DB являются пятой в мире логистической компанией с объемом продаж 17 млрд. евро (2006 г.) и крупнейшей автотранспортно-экспедиторской компанией в Европе. Дочерняя компания DB Schenker, получив право на перевозки воздушным транспортом, в 2007 г. начала их в сообщении Дубай (ОАЭ) – Франкфурт-на-Майне – Огайо (США).

DB реализуют в логистике концепцию one-stop solution исходя из того, что только перевозочная деятельность на железной дороге не обеспечит успеха на современном рынке, важно рассматривать железную дорогу как одно из основных звеньев логистической цепочки. Многие конкурирующие компании также следуют тенденции предоставлять комплексные транспортные услуги. Эксперты DB отмечали, что экспедиторские компании, которые раньше прибегали к внешнему транспортному аутсорсингу, переходят к практике системного приобретения других грузовых операторов. Подобную концентрацию иллюстрирует принятое в на-



Рис. 3. Прибытие контейнерного поезда из Пекина в Гамбург (фото: DB)

чале 2008 г. решение Национального общества железных дорог Франции (SNCF) приобрести компанию Géodis, что выводит SNCF в число лидирующих европейских логистических предприятий и усиливает позиции в конкуренции с DB в логистическом секторе.

DB намереваются добиться роста своей доли на рынке трансконтинентальных грузовых перевозок на направлении Европа — Азия (в настоящее время он оценивается в 913 млрд. евро). Компания входит в совместное с китайской стороной предприятие по созданию 18 интермодальных терминалов в Китае с целью развития контейнерных перевозок в сообщении со странами Европы. Eurasian Land Bridge (ELB), совместное предприятие DB с пятью другими железными дорогами, в январе 2008 г. пропустило интермодальный поезд из Пекина в Гамбург за 15 сут (рис. 3), продемонстрировав преимущества железных дорог в сравнении с морским и воздушным транспортом. Регулярное движение таких поездов в сообщении Германия — Китай компания рассчитывает организовать в 2010 г., хотя ELB может столкнуться с конкуренцией со стороны European Rail Shuttle (ERS) — дочерней структуры компании Maersk, которая также планировала организовать пропуск интермодальных поездов (с частотой следования раз в неделю) в сообщении Шэньчжэнь (Китай) — Чехия.

### Пассажи́рские перевозки

Политика DB по приобретению компаний за пределами Германии распространяется и на сферу пассажирских сообщений. В январе 2008 г. DB сообщили о приобретении британской компании Laing Rail, открывшем им выход на пассажирские перевозки в Великобритании. Laing Rail является владельцем Chiltern Railways (которая обслуживает маршрут из Лондона через

Хай-Уиком в Бирмингем по единственной сроком на 20 лет франшизе), партнера Hong Kong Mass Transit Railway по франшизе на пригородные перевозки в районе Лондона и партнера Renaissance Trains в операторской компании Wrexham & Shropshire, пользующейся правом открытого доступа.

В Германии пассажирские перевозки в последние годы сохранили стабильность, росту их объема препятствовали забастовки профсоюза железнодорожников GDL. В 2007 г. объем перевозок пассажиров снизился на 1% (до 1,84 млрд. чел.), хотя доля железных дорог на

вложения достигли 6,3 млрд. евро. Кроме того, компания сократила долгосрочную задолженность более чем на 3 млрд. (до 16,5 млрд. евро). Коэффициент возврата капитала вырос с 5,5 до 8,7%, что отвечает долгосрочным планам компании.

В 2007 г., как и в предыдущие годы, основным источником доходов в этом секторе были региональные сообщения (рис. 5), которые обеспечили 6532 млн. евро доходов по сравнению с 3265 млн., полученными от перевозок пассажиров в дальних сообщениях, 1879 млн. от перевозок городскими железными дорогами и 3878 млн. от грузовых пере-

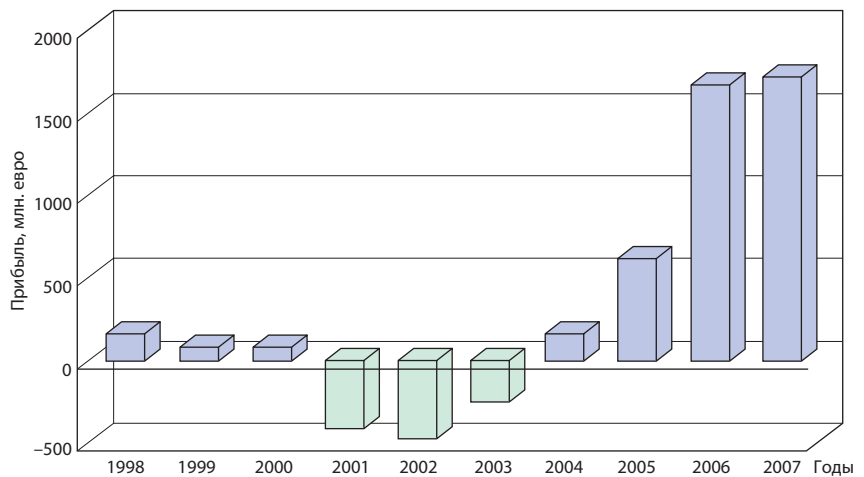


Рис. 4. Финансовые показатели деятельности DB

рынке перевозок во внутренних сообщениях выросла с 8,3% в 2003 г. до 9,5% в 2007 г. при снижении на 1,7% числа поездок в личных автомобилях.

### Результаты эксплуатационной и финансовой деятельности

Несмотря на влияние забастовок на объемы пассажирских перевозок и соответствующий рост расходов на оплату труда, прибыль от эксплуатации третий год подряд показывает положительную динамику (рис. 4, таблица). При росте оборота на 4,2% чистая прибыль в 2007 г. была выше на 2,1% (составила 1,7 млрд. евро), капитальные

возок. Однако следует отметить, что 4483 млн. евро составили платежи земельных властей, оговоренные в контрактах на поддержку региональных сообщений. Только четверть всех региональных сообщений в Германии выполняется на конкурсной основе, на остальные в течение 15 лет должны заключаться контракты. DB выиграли право на выполнение менее 50% региональных сообщений, выставленных на тендеры, хотя на их долю приходится 70% из 33 млн. поездо-км, вошедших в контракты 2007 г.

Результаты первой половины 2008 г. подтвердили продолжение тенденции роста: на сети DB отмечено увеличение объема пассажир-



## Статистические данные по DB

Показатель	2007	2006	Изменение, %
<b>Финансы</b>			
Оборот, млн. евро	31 309	30 053	+4,2
Прибыль, млн. евро:			
до налогообложения	2 016	1 555	+29,6
до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и учета амортизационных отчислений (ЕБИТДА)	5 690	5 427	+4,8
до уплаты процентов и налогообложения (ЕБИТ)	2 895	2 477	+16,9
Накопленная задолженность по состоянию на 31 декабря, млн. евро	16 513	19 586	-15,7
Используемый капитал, млн. евро	27 393	28 693	-4,5
Кoeffициент возврата капитала, %	8,7	7,5	
Инвестиции, млн. евро	6 320	6 584	-4,0
Рейтинг:			
агентства Moody	Aa1	Aa1	
агентства Standard & Poor	AA	AA	
<b>Перевозочная деятельность</b>			
<i>Пассажирские перевозки</i>			
Объем, млн. чел.	1 835	1 834	-1,0
Пассажирооборот, млн. пассажиро-км	74 792	74 788	0
Поездная работа, млн. поездо-км	694,1	702,7	-1,2
<i>Грузовые перевозки</i>			
Объем, млн. т	312,8	307,6	+1,7
Грузооборот, млн. ткм	98 794	96 388	+2,5
Поездная работа, млн. поездо-км	205,2	203,5	+0,8
Средняя масса грузового поезда, т	481,4	473,7	+1,6
Общая протяженность линий сети, км	33 890	34 122	-0,7
Число станций	5 718	5 730	-0,2
Численность персонала по состоянию на 31 декабря	237 078	229 200	+3,4



Рис. 5. Региональные поезда на станции Любек (фото: DB)

ских перевозок до 941 млн. чел., что на 30 млн. выше уровня аналогичного периода предыдущего года. Это объясняется ростом цен на топливо, повлиявшим на уменьшение частоты пользования автомобилями и воздушным транспортом; при этом общая дальность поездок автовладельцев за 6 мес 2008 г. сократилась на 1,5% при росте пассажирооборота железных дорог на 1,4%.

Грузовые перевозки выдерживали давление экономического спада, хотя темпы роста их объемов и замедлились. Финансовые результаты деятельности EWS в первом полугодии 2008 г. внесли вклад в увеличение доходов DB на 6,8% (до 16,2 млрд. евро), прибыль за этот период выросла на 5,4% (до 915 млн. евро). Это давало основания рассчитывать на то, что итоги полного 2008 года окажутся лучше, чем предыдущего, несмотря на более высокие эксплуатационные расходы, обусловленные ростом цен на энергоносители и значительным повышением уровня заработной платы, последовавшим за забастовкой машинистов.

Несмотря на финансовый кризис, компания убеждена, что выбранный путь частичной приватизации является единственно верным, поскольку европейский транспортный рынок изменяется быстро и радикально. Чтобы оптимально использовать представляющиеся возможности, нужен капитал. Инвестиции крайне нужны и для финансирования актуальных инфраструктурных проектов.

### Задачи в области инфраструктуры

Смешанное грузопассажирское движение на ключевых магистральных линиях, традиционное для большинства железных дорог, в настоящее время обуславливает серьезные проблемы в организации эксплуатационной деятельности. В Германии конфликты между поез-

дами, движущимися с разной скоростью, также весьма актуальны, поскольку уменьшают эффективную пропускную способность и снижают качество транспортного обслуживания, и задача разделения пассажирских и грузовых поездов сохраняет принципиальную важность для будущего развития национальной сети. Однако темпы ее решения сдерживаются ограниченностью финансовых средств.

Около 10 лет назад компания DB Netz приступила к обсуждению вариантов отделения скоростных междугородных пассажирских поездов от медленных грузовых и региональных пассажирских, что привело к появлению концепции Netz 21, но эта программа не была подкреплена жестким графиком исполнения намеченных работ. За прошедшее время концепция была пересмотрена в сторону постепенной реализации к 2025 г. В пересмотренном виде концепция Zielnetz 25 также принимает во внимание последние технические достижения и учитывает ограниченность доступного финансирования.

В прошлом разделение грузового и пассажирского движения достигалось в основном пропуском грузовых поездов в ночные часы, пассажирских — в дневные. Но если железнодорожный транспорт ставит цель успешно конкурировать с автомобильным на едином европейском рынке, продолжение подобной практики, при которой грузовые поезда ожидают своего времени, недопустимо, ибо ведет к неоправданному увеличению времени транзита грузов по железным дорогам. К тому же более длинные маршруты международных грузовых сообщений непременно связаны с проследованием участков на территории одной страны ночью, а другой страны — днем (или наоборот). Поэтому операторам инфраструктуры приходится искать возможности выделения пропускной способности в дневные часы не



Рис. 6. Экспериментальная поездка поезда длиной 1000 м по маршруту Оберхаузен — Роттердам (фото: DB)

только для грузовых, но и для региональных пассажирских поездов, обращающихся чаще всего по тактовым графикам (рис. 6). Более того, и дальние пассажирские, и высокоскоростные поезда должны иметь четкое и удобное расписание, чтобы привлекать пользователей с автомобильного и воздушного транспорта.

В действительности DB уже пользуются преимуществами разделения грузового и пассажирского движения достаточно давно, и ярче всего это проявляется на двух магистральных линиях в долине Рейна между Кёльном и Майнцем. Междугородные пассажирские поезда идут по левому берегу через Бонн, грузовые — по правому через





Рис. 7. Один из участков высокоскоростной линии Нюрнберг — Ингольштадт (фото: DB)

Нидерланштайн и Нойвид. Ввод в эксплуатацию новой высокоскоростной линии между Кёльном и Франкфуртом-на-Майне высвободил обе линии от большого числа дальних пассажирских поездов, фактически допустив четкое разделение «быстрого» и «медленного» движения между регионами Рейн-Майн и Рейн-Рур. Дополнительная пропускная способность используется для грузового движения.

Подобным же образом, когда в 1990-х годах была построена новая скоростная линия между Ганновером и Берлином, один из путей прежней линии используется как параллельный для пропуска медленных поездов. А между Мюнхеном и Вюрцбургом поезда благодаря строительству еще одной высокоскоростной линии (рис. 7) следуют через Ингольштадт на Нюрнберг со скоростью до 300 км/ч, высвобождая пропускную способность для грузовых и региональных поездов на более коротком маршруте через Ансбах и Тройхтлинген.

К 2025 г. планируется реализовать концепцию разделения пасса-

жирского и грузового движения в следующих коридорах:

- Гамбург — Ганновер — Фульда — Нюрнберг — Мюнхен;
- Гамбург — Рур — Майнц — Мангейм — Базель/Штутгарт;
- Берлин — Галле/Лейпциг — Фульда — Франкфурт-на-Майне;
- Берлин — Ганновер.

### *Дополнительные требования*

Первоначальная концепция Netz 21 строилась на разделении быстрых и медленных поездов, но в последующие годы условия изменились. Созданная целевая группа экспертов подвергла концепцию пересмотру на том основании, что требуются новые приоритеты, отражающие высокий спрос на дополнительную пропускную способность для грузовых поездов. Кроме того, прогнозируется повышенный спрос в коридорах, уже имеющих узкие места, в частности на направлении север — юг между портами северной Германии и Базелем с продолжениями через Швейцарию в Италию. Аналогичные соображения действительны для направле-

ний из портов Северного моря (Амстердама, Роттердама и Антверпена) в Австрию и страны Юго-Восточной Европы. Рост провозной способности срочно необходим и в сообщениях со странами Восточной Европы.

В части пассажирских перевозок изменения обуславливают сокращение продолжительности поездок в большинстве коридоров дальних сообщений как следствие строительства высокоскоростных линий. Улучшение связей с соседними странами также имеет высокий приоритет: например, требуют развития соединения с базовыми тоннелями в Швейцарии и высокоскоростной сетью железных дорог Франции. Наконец, большое значение придается развитию узлов пересечения разных маршрутов, которые неизбежно рискуют стать узкими местами сети.

Помимо уже выполняющихся проектов в части развития инфраструктуры для пассажирских сообщений, наиболее приоритетными из планируемых являются проекты высокоскоростной линии Штутгарт — Ульм и связанной с ним перестройки пассажирской станции в Штутгарте с организацией пропуска сквозных поездов по тоннелю. Оба проекта имеют потенциал сокращения на 30 мин времени следования поездов на важной оси, соединяющей Париж, Страсбург, Мюнхен, Вену и Будапешт.

Все эти проекты тесно связаны со стратегией развития (увеличения провозной способности для грузовых перевозок) железнодорожных сообщений с портами Северного и Балтийского морей. Поскольку резервы существующих коридоров уже исчерпаны, подготовлена экстренная программа стоимостью 300 млн. евро по повышению эффективности эксплуатационной деятельности за счет обустройства дополнительных соединений и обходов в ключевых узлах. Например, в качестве крайнего срока ре-

конструкции железнодорожной сети вокруг Бремена рассматривается 2015 г.

Следующим шагом станет строительство Y-образной высокоскоростной линии Ганновер — Бремен/Гамбург для организации движения пассажирских поездов со скоростью до 300 км/ч, которая, что может оказаться еще более важным, высвободит пропускную способность для грузовых поездов на имеющихся линиях благодаря снятию большого числа пассажирских.

Разработка и осуществление столь значимых планов сдерживаются ограниченным финансированием из федерального бюджета. Далеко не в полном объеме будет реализована концепция Netz 21, своевременное завершение ряда наиболее срочных проектов также зависит от федеральных фондов. Только небольшая часть проектов, запланированных к выполнению до 2015 г., может получить достаточное финансирование.

### *Задачи 2025*

Тем не менее, несмотря на неопределенность в отношении краткосрочных планов, DB приступили к выполнению концепции Zielnetz 2025. Независимо от сомнений относительно справедливости прогнозов роста перевозок к 2025 г. все запланированные мероприятия на действующей сети (новое строительство или реконструкция) должны быть завершены к этому сроку.

К числу наиболее близких к реализации относятся проекты, касающиеся коридора Мюнхен — Берлин, где все еще не выполнены работы, предусмотренные программой воссоединения железнодорожных сетей бывшей ГДР и Германии, на участках Нюрнберг — Эрфурт (участок 8.1) и Эрфурт — Лейпциг (8.2). На направлениях Эбенсфельд — Эрфурт и Эрфурт — Галле запланировано строительство новых линий, между Нюрнбергом и Эбенсфель-

дом предполагается провести реконструкцию действующей линии. Для пересечения гряды холмов с тяжелыми топографическими условиями потребуются строительство дорогостоящих тоннелей и мостов.

Тем не менее федеральное правительство утверждает, что участок 8.2 будет завершён к 2015 г., а участок 8.1 двумя годами позже. Однако это не относится к реконструкции участка Нюрнберг — Эбенсфельд, где в настоящее время ведется только укладка третьих и четвертых путей между Нюрнбергом и Фюртом для пропуска поездов городской железной дороги и других сообщений. Поскольку эти масштабные проекты отвлекут значительную часть доступных средств, финансирование остальных представляется проблематичным.

Концепция Zielnetz 2025 также предусматривает завершение реконструкции линии Карлсруэ — Базель, ведущейся уже много лет. К 2020 г. ожидается завершение укладки четвертого пути на участке Оффенбург — Базель для пропуска поездов с максимальной скоростью 250 км/ч, что опять же в значительной степени зависит от наличия средств. В северо-западной части региона Рейн-Рур крупный проект связан с укладкой третьего пути между Оберхаузенем и Эммерихом (срок завершения — 2013 г.) для освоения дополнительных грузопотоков в сообщении с новой линией Betuwe, пересекающей Нидерланды.

В общей сложности концепция включает 12 крупных и несколько менее масштабных проектов, которые обеспечат значительный прирост провозной способности при относительно невысоких затратах.

### *Развитие связей с контейнерными портовыми терминалами*

В последние годы заметно растет доля оборота мировой торговли, приходящаяся на перевозки

в морских контейнерах. С ростом числа контейнерных судов большой грузоподъемности повышается нагрузка на портовые терминалы (рис. 8) в части сроков выгрузки/погрузки и переработки контейнеров, которые определяют время доставки последних в пункты назначения в глубине континента. К сожалению, порты Северного моря испытывают перегрузку из-за неравномерности поступления контейнеров в порты и их вывоза. Усугубление данной проблемы ведет к тому, что варианты развития сообщений портов с внутренними пунктами назначения стоят на повестке дня различных деловых сообществ, объединяющих грузоотправителей, операторов терминалов, экспедиторские, железнодорожные, автотранспортные компании и компании речного транспорта.

В прошлом обычным явлением были недопонимание и различная оценка проблем и методов их решения. Узкие места железнодорожной инфраструктуры воспринимались как основные трудности, кроме того, до настоящего времени — эпохи распространения Интернета на различные сферы деятельности — сохранились серьезные проблемы в информационном обеспечении всех участников транспортного процесса. DB, являясь последним звеном логистической цепочки, в котором проявляется мультипликативный эффект несогласованности действий на предыдущих этапах, в 2006 г. предприняли инициативу по сведению за одним столом всех участников транспортного процесса с целью рассмотрения актуальных вопросов взаимодействия, поскольку до тех пор обмен информацией шел, как правило, между портами, судовыми компаниями или экспедиторами. Отсутствие должного обеспечения информацией всех участвующих в перевозке сторон только усугубляло положение. Например, контейнеровоз мог опаздывать на двое суток, а железнодорож-





Рис. 8. Сортировочная станция и портовый контейнерный терминал Гамбург-Вальтерсхоф (фото: DB)

ный оператор, не получив уведомления судовой или портовой компании, направлял порожние вагоны в порт, где они и простаивали.

Эта ситуация касается не только железнодорожных компаний. Так, в порту Гамбург-Альтенвердер контейнеры складировались в пять рядов по вертикали. Если заявки поступают заблаговременно, контейнеры можно укладывать, отсортировывая по пунктам назначения и тем самым ускоряя погрузку на поезда. Если же информация по пунктам назначения опаздывает, контейнеры складировали в случайном порядке, и не исключено, что нужные оказываются в нижней части штабеля. От подобной практики необходимо отказаться, чтобы повысить эффективность транспортных цепочек. Не следует забывать, что прак-

тически все порты Северного моря занимаются наращиванием перерабатывающей способности; подобные работы ведутся, в частности, в портах Гамбурга и Бремерхафена, а в 2011 г. планируют открыть новый порт в Вильгельмсхафене, причем не с целью конкуренции, а для повышения потенциала переработки.

В интересах улучшения сообщений портов с внутренними районами европейских стран железным дорогам и водному транспорту необходимо переходить от традиционной конкуренции к кооперации. Составляющая нахождения контейнеров в портовых терминалах является самой затратной в транспортной цепочке, поэтому имеет смысл сокращать эти простои, насколько это возможно, в том числе за счет заблаговременной передачи сопу-

тствующей информации. С этой точки зрения для морских перевозок возрастает смысл создания внутренних терминалов, естественно, при адекватной работе железных дорог. Большое значение придается стандартизации процедур планирования контейнерных перевозок всеми участниками, равно как и созданию совместимых интерфейсов обмена данными по всей логистической цепочке. Инфраструктурные проблемы необходимо решать на основе точных скоординированных данных, особенно с учетом ограниченности финансовых источников. В выигрыше от такого подхода окажутся все причастные стороны.

*International Railway Journal*, 2008, № 9, р. 87–92; *Railway Gazette International*, 2008, № 9, р. 587–590, 601–608.