

# Пассажирские франшизы на железных дорогах Великобритании

Уже более 10 лет пассажирские перевозки по линиям железных дорог Великобритании выполняют компании-операторы, получившие соответствующие франшизы. Поскольку администрация Railtrack прекратила свою деятельность по текущему содержанию и ремонту железнодорожной инфраструктуры (эти функции перешли к компании Network Rail), а программы приобретения подвижного состава контролирует правительство, компании-операторы остаются лицом частного сектора в глазах публики.

Одним из подтверждений того, что владельцы франшиз справляются со своими задачами, является рост за прошедшее десятилетие объема пассажирских перевозок на 50%. Следовательно, решение о передаче на контрактной основе различных функций частным компаниям-операторам можно признать эффективным. Однако темпы роста объемов перевозок у конкретных операторов существенно отличаются. Подтверждением этому является таблица, предоставлен-

ная группой First Class Partnerships (FCP).

Большой разброс показателей роста объемов пассажирских перевозок на отдельных линиях у различных операторов опровергает утверждения некоторых специалистов о прямой зависимости спроса от состояния экономики страны. В действительности успехи или неудачи конкретных операторов являются отражением соответствия между предложениями по транспортному обслуживанию операторов и ожиданиями пассажиров, а также показателем эффективности выбранной маркетинговой стратегии.

Один из лучших результатов по росту объема пассажирских перевозок за последние годы достигнут по франшизе Midland Mainline (MML, рис. 1) — за 10 лет перевозки выросли в 2 раза. (По оценке компании FCP, по франшизе Anglia, если бы она осталась в неизменном виде, был бы возможен подобный результат.) MML представляет интересный случай, поскольку Восточный Мидленд не относится к регионам безусловного экономического

роста (в отличие от региона, привлекающего к транспортному коридору M40 и обслуживаемого по франшизе Chiltern Railways, которая имеет второй результат по увеличению объема перевозок). Вероятно, предприятие, вскоре после приватизации введя в обращение так называемые полускоростные поезда, курсирующие с небольшими интервалами, удовлетворило скрытый спрос на перевозки пассажиров в этом регионе, в то время как другие давно известные операторы (Grown, Franks, Bunting, а в последнее время и Shoveller) продолжали использовать прежние методы эксплуатационной деятельности, которые позволяли лишь повторять полученные ранее результаты по объемам перевозок.

К сожалению, решение о распределении путей и пассажирских платформ после реконструкции станции и вокзала Лондон-Сент-Панкрас принималось до того, как значительное увеличение объема перевозок MML стало очевидным фактом. Компания может использовать то же число платформ (четыре) под новыми сводами дебаркадера, что и в начале 1990-х годов во время спада. Это обстоятельство, возможно, будет препятствием для дальнейшего увеличения объема перевозок пассажиров в будущем. В конце декабря 2008 г. компания ввела в расписание дополнительные скоростные поезда East Midlands Trains до станции Кеттеринг (с дальнейшим возможным продлением маршрута до станции Корби).

Реконструкцию транспортного комплекса Сент-Панкрас осуществляли в основном с целью обеспечения максимальных удобств пассажирам поездов международных сообщений Eurostar, так что на перестроенной станции пассажирам из Мидленда придется преодолевать более протяженные расстояния до станции метрополитена Кингс-Кросс или для пересадки на автобусы, по крайней мере до от-



Рис. 1. Скоростной дизель-поезд сообщения Midland Mainline

Объем перевозок компаний-операторов, млн. пассажиров (по данным Office for Rail Regulation, обнародованным в 2007 г.)

Франшиза	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Прирост за 10 лет, %
Midland Mainline	5,8	6,3	6,8	8,2	8,6	9,0	9,3	10,5	10,6	10,8	11,6	100
Chiltern Railways	8,1	8,8	9,6	10,4	11,4	11,8	12,1	12,8	14,6	14,4	16,1	98,8
Virgin Cross Country	12,0	12,5	13,8	14,5	13,7	14,9	17,8	19,2	19,3	20,6	23,4	95,0
First Capital Connect	49,5	–	–	–	–	–	–	75,8	79,5	80,3	84,7	71,1
Thameslink	27,0	30,2	34,4	38,0	40,2	41,1	41,6	42,5	43,5	43,8	Сейчас FCC	
Great Northern	22,5	–	–	–	–	–	–	33,3	36,0	36,5		
South West Trains (рис. 2)	110,7	118,2	122,9	13,19	142,4	138,5	141,1	143,5	150,6	160,6	174,7	64,0
Eurostar	4,9	6,0	6,3	6,6	7,1	7,0	6,6	6,3	6,8	7,4	8,0	63,3
Arriva Trains Wales	–	–	–	–	–	13,8	15,6	18,0	19,8	20,2	21,8	58,0
Southern	86,0	93,0	98,3	109,0	110,4	111,8	114,9	116,8	119,6	122,4	134,8	56,7
Silverlink	28,0	30,7	34,3	35,5	36,1	35,6	36,2	38,1	38,3	38,3	43,8	56,4
Virgin West Coast	13,2	15,0	15,9	16,6	15,3	16,4	15,2	14,9	15,2	18,5	19,8	50,0
GNER	11,9	13,7	13,9	15,9	13,6	14,5	14,6	15,8	16,7	17,0	17,6	47,9
Central Trains	30,5	32,4	34,5	35,7	36,7	37,0	36,5	38,5	40,3	43,2	45,7	49,8
First ScotRail	53,4	56,7	59,0	62,0	63,2	60,7	57,4	62,3	68,4	75,1	77,3	44,8
c2c Rail	21,3	23,7	24,7	25,8	26,6	27,4	28,8	29,9	29,0	28,4	29,9	40,4
Gatwick Express	3,7	3,7	4,5	4,4	4,7	4,3	4,2	4,5	4,9	4,8	5,1	37,8
First Great Western	–	–	–	–	–	64,0	67,3	68,0	70,2	73,4	76,3	33,4
Great Western	15,0	16,4	16,9	18,0	18,6	19,2	20,2	21,1	22,0	22,6	Сейчас FGW	
Wessex Trains	–	–	–	–	–	88,4	9,8	10,9	11,5	12,6		
First GW Link (Thames)	26,8	28,5	31,0	33,3	36,4	36,4	37,3	36,0	36,7	38,2		
Heathrow Express	–	–	1,5	4,0	4,9	4,8	5,0	5,0	5,2	5,4	5,3	32,5
Merseyrail	22,0	23,0	23,0	24,0	23,8	23,8	24,9	27,8	28,4	27,6	28,9	31,4
«One» railway (рис. 3)	81,2	–	–	–	–	–	–	106,1	103,1	99,1	106,0	30,5
Anglia Railways	5,4	–	–	–	–	–	–	10,1	Сейчас «One» railway			
West Anglia	27,8	–	–	–	–	–	–	36,3				
First Great Eastern	48,0	–	–	–	–	–	–	59,7				
South Eastern Trains	113,4	117,2	122,2	128,0	132,2	131,4	132,6	132,8	132,8	137,2	145,9	28,7
Island Line	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	28,6
Northern Rail	–	–	–	–	–	–	–	–	67,7	73,0	76,3	
TransPennine Express	–	–	–	–	–	–	–	–	14,5	15,5	18,5	
First North Western	25,1	–	–	–	–	–	–	29,8	Сейчас TPE/Northern			
Arriva Trains Northern	39,0	–	–	–	–	–	–	45,3				
<b>Всего</b>	<b>782</b>	<b>836</b>	<b>882</b>	<b>947</b>	<b>972</b>	<b>970</b>	<b>987</b>	<b>1023</b>	<b>1057</b>	<b>1095</b>	<b>1177</b>	<b>50,5</b>

крытия северного кассового зала, намеченного на конец 2009 г.

Не вызывает удивления относительно невысокий рост объемов перевозок компании Merseyrail, поскольку Ливерпуль расположен на периферии зон экономической активности, но аналогичную ситуацию у компании South Eastern Train объяснить сложнее. Безусловно, обслуживаемое последней графство Кент уступает по темпам эконо-

мического роста таким графствам, как Бакингемшир и Беркшир. Возможно, определяющее значение для Merseyrail имеют проблемы с инфраструктурой, в частности постоянные задержки поездов в районе станции Лондон-Бридж, способствующие оттоку пассажиров. Ввод в обращение поездов внутренних сообщений в декабре 2009 г. на высокоскоростной линии High Speed 1 и последующая реконструкция стан-

ции Лондон-Бридж в соответствии с программой Thameslink (2012 – 2015 гг.) могут создать дополнительные проблемы.

### Собственники компаний-операторов

Четыре крупнейшие автобусные компании Великобритании играют главные роли во франчайзинге на железнодорожном транспорте.



Рис. 2. Электропоезд сообщения South West Trains



Рис. 3. Дизель-поезд сообщения «One» railway

Компания Stagecoach является владельцем компании-оператора South West Trains, крупнейшей в стране по объему перевозок и важным игроком на рынке междугородных перевозок, поскольку ей также принадлежат компания East Midlands Trains и 49 % компании Virgin Trains.

Компания Govia, совместное предприятие, в котором контрольный пакет принадлежит Go-Ahead, добавила London Midlands к пользующимся популярностью у пассажиров франшизам Southern и Southeastern и благодаря этому также вошла в число крупнейших по объему перевозок групп.

Компания First Group (FG) лидирует по числу обслуживаемых франшиз: First Capital Connect, First Great Western, First Scotrail, First TransPennine (последняя совместно с компанией Keolis). Ей также принадлежит 80 %-ная доля в компании-операторе Hull Trains, пользующейся правом открытого доступа.

Компания National Express эксплуатирует самую протяженную сеть из рассматриваемых четырех, обслуживая сообщения между Шотландией и Англией, а также пригородные к северу от Лондона. Она прошла через тяжелый период, когда стоял вопрос о серьезном сокращении масштабов деятельности. Однако после получения франшизы InterCity East Coast (ICES) компания укрепила свои позиции. Под

бренд National Express перешли сообщения, ранее обслуживаемые ICES (поезда со станции Кингс-Кросс), «One» railway (со станции Ливерпуль-Стрит), c2c Rail (со станции Фенчёрч-стрит, все в Лондоне).

Компания Arriva, не входящая в «большую четверку», но являющаяся самым эффективным концессионером в континентальной Европе, в Великобритании имеет только две франшизы: Wales и CrossCountry.

### Иностранные участники

На рынке франшиз Великобритании заметно присутствие французских компаний. Keolis имеет долю 35 % в Govia (48,5 % акций Keolis принадлежит Национальному обществу железных дорог Франции, SNCF). Государственные железные дороги Дании (DSB) занимают следующую позицию, имея половину в совместном предприятии Serco Ned, которое обслуживает франшизы Northen и Merseyrail.

Первым оператором из стран Азии, появившимся на рынке пассажирских перевозок Великобритании, стала компания MTR из Гонконга, которая имеет половину во франшизе MTR Laing на обслуживание сети London Overground. Участником этого совместного предприятия с британской стороны является компания Laing Rail, соучредитель компании Chiltern Railways.

В этот перечень не входят железные дороги Германии (DB), которые, являясь владельцем крупнейшего в Великобритании грузового перевозчика English, Welsh & Scottish Railway, пока не смогли получить ни одной франшизы на пассажирские перевозки, несмотря на неоднократное участие в конкурсах.

### Возможное влияние рынка

Ожидания экономического спада давали повод для беспокойства компаниям, недавно получившим франшизы, условия которых предполагают значительные выплаты (премии) в пользу министерства транспорта, рассчитываемые исходя из стабильного роста перевозок и доходов от них. Особенно это относится к компании National Express, которая в конкурсе на франшизу ICES участвовала с предложением премии в размере 1,4 млрд. ф. ст. против 1,3 млрд. ф. ст. обещанных, но не выплаченных предшественницей — компанией Sea Containers.

С другой стороны, соглашения по некоторым франшизам предусматривают возможность финансовой поддержки со стороны министерства транспорта в случае падения доходов от перевозок, но эта поддержка относилась только к первым годам действия франшиз.

*Modern Railways*, 2008, № 713, p. 36 – 37.