

# Компания Govia

Компания Govia, обслуживающая три крупные франшизы — Southern, Southeastern и London Midland стала ведущим в Великобритании оператором пассажирских перевозок, и в настоящее время на ее долю приходится 28,7% общего объема выполняемых перевозок.

## Франшиза London Midland

Последнюю из трех — франшизу London Midland — компания Govia получила в декабре 2007 г. Основными задачами компании по этой франшизе являются улучшение эксплуатационной деятельности и радикальное изменение условий обслуживания пассажиров за счет ввода в обращение двух партий нового подвижного состава. Компании Siemens заказаны 37 четырехвагонных электропоездов се-

рии 350 семейства Desiro (рис. 1) для организации сообщений категории «полуэкспресс» на магистрали Западного побережья (WCML), а компания Bombardier поставит со своего завода в Дерби (Великобритания) 69 вагонов, из которых будут сформированы 12 двухвагонных и 15 трехвагонных поездов серии 172 семейства Turbostar для эксплуатации на пригородных линиях в районе Бирмингема. Финансирует обе сделки лизинговая компания Porterbrook.

На магистрали WCML, идущей в Лондон через Нортгемптон и Милтон-Кейнс, ожидается значительное увеличение объема пассажирских перевозок, причем благодаря не столько вводу в эксплуатацию новых поездов Desiro, сколько росту численности населения в районе Милтон-Кейнса. По завершении реконструкции WCML значительный объем работ предполагалось выполнить начиная с конца 2008 г. в долине реки Трент, в частности восстановить остановки на отдельных пунктах, где их не было долгие годы, и увеличить число поездов в сообщении с Ливерпулем. Достойная альтернатива автомобильной поездке позволит разгрузить магистраль М6.

Ввод в эксплуатацию нового современного подвижного состава позволит передать устаревшие электропоезда серии 321 и дизель-поезда серии 150 другим операторам.

Ввод в эксплуатацию парка новых электропоездов Desiro и завер-



Рис. 1. Электропоезд серии 350 сообщений London Midland

шение работ на магистрали WCML делают целесообразным переход на новое расписание движения поездов с сокращенным временем следования по отдельным участкам под новым брендом. Поэтому руководство Govia постоянно контролировало ход изготовления новых поездов и напоминало компании Siemens о необходимости их постройки и поставки строго в оговоренный срок — к декабрю 2008 г., поскольку именно в это время планировалось введение нового расписания. Отчасти это было обусловлено тем, что Siemens испытывала некоторые трудности с изготовлением тележек.

Интересные решения стали возможными при выборе схем обслуживания южного участка WCML от станции Лондон-Юстон до Нортгемптона. В этом коридоре планируется масштабное жилищное строительство, но рабочих мест здесь намного меньше, что представляет значительный потенциал челночных пригородных поездов. Усиление загруженности автомобильных магистралей М1 и М6 также увеличивают шансы компании Govia на прирост перевозок.

### Дизель-поезда Turbostar

В декабре 2007 г., после непродолжительных переговоров по согласованию цены был подтвержден контракт с компанией Bombardier на поставку 69 вагонов дизель-поездов серии 172 семейства Turbostar, отличающихся от прежних поездов серии 170 того же семейства меньшей массой, повышенной топливной экономичностью и иной планировкой пассажирских салонов. Как уже отмечалось, новые дизель-поезда предназначены для замены устаревших. Однако не исключено, что рост спроса на перевозки более быстрыми темпами, чем предполагалось, обострит проблему недостатка провозной способности. Тогда придется искать иные пути ее решения.

### Франшиза Southeastern

Франшиза Southeastern вступила в силу в апреле 2006 г. и будет действовать в течение 8 лет. Условия франшизы поставили перед компанией Govia две основные задачи: организовать скоростные сообщения в коридоре Лондон-Сент-Панкрас — города графства Кент и пересмотреть расписание движения поездов с целью повышения уровня обслуживания пассажиров.

Исходя из предположения о высокой востребованности скоростных сообщений, Govia с помощью специалистов-консультантов затратила много времени и усилий на разработку стратегического маркетингового плана и оптимального расписания движения поездов, которое соответствовало бы надеждам пассажиров на высокое качество транспортного обслуживания. Реализацию этого подхода затрудняет более высокий приоритет поездов международных сообщений компании Eurostar в плане распределения пропускной способности высокоскоростной линии от туннеля под Ла-Маншем в сторону Лондона. Таким образом, у компании Govia имеются определенные трудности в обеспечении желаемой частоты следования поездов по всем пунктам отправления в графстве Кент.

Четыре первых шестивагонных электропоезда серии 395 Olympic Javelin из 29, заказанных компанией Hitachi (Япония) для организации скоростных перевозок на мар-



Рис. 2. Облегченный рельсовый экипаж типа PPM 60

шрутах франшизы Southeastern, в 2008 г. проходили ходовые испытания в Великобритании. Для компании Govia было важно, чтобы все остальные 25 поездов прибыли в Великобританию в установленные сроки и могли войти в эксплуатацию в декабре 2009 г.

Масса тары электропоездов серии 395 оказалась несколько большей, чем планировалось изначально, и составила в среднем 45 т на вагон, что, однако, на 6 т меньше, чем вагонов поезда Pendolino. Компания Hitachi была готова снизить массу вагонов на 10%, но действующие в Великобритании требования к прочности при столкновениях и общей безопасности оказались значительно более жесткими, чем действующие в Японии. Это не позволило Hitachi облегчить вагоны настолько, насколько это было возможно технически.

Так, пассажирское кресло вагонов поездов семейства Shinkansen железных дорог Японии имеет массу 27 кг, а вагонов серии 395 — 50 кг. Тележки вагонов для Великобритании также тяжелее на 1 т в связи с тем, что состояние пути на обычных линиях в графстве Кент несколько хуже. Компания инфраструктуры Network Rail настаивает на том, чтобы новые электропоезда имели меньшую массу. И хотя заказанные в Японии поезда спроектированы в соответствии со стандартами, установленными всего несколько лет назад, многие компании-изготовители начинают проработку возможностей дальнейшего облегчения подвижного состава.

Компания Siemens, например, рассматривала возможность использования тяговых электродвигателей нового типа, обеспечивающих эффективные режимы не только тяги, но и торможения.

Британская компания Parry People Mover построила для использования на ответвлении в Стаурбридж франшизы London Midland два экспериментальных облегчен-

ных рельсовых экипажа типа PPM 60 (рис. 2), использующих для тяги энергию, накапливаемую с помощью маховиков, хотя массового применения такой подвижной состав скорее всего не получит.

Изготовление двух таких вагонов стоимостью 350 тыс. ф. ст. каждый финансировала лизинговая компания Porterbrook. Испытания опытного вагона в условиях реальной эксплуатации в Западном Мидленде в течение 2006 г. подтвердили эффективность примененной концепции экономии энергии. На каждом вагоне установлен маховик, который может накапливать кинетическую энергию во время торможения или при движении вагона под уклон, а также получать питание от внешнего источника электроэнергии на остановках. Далее эта энергия используется для тяги совместно с генерируемой основным тяговым агрегатом. Таким образом реализуется концепция эффективной гибридной тяги и рекуперативного торможения (аналогично моторным вагонам Hayabusa HST компании Network Rail).

В проектировании и изготовлении этих рельсовых экипажей принимали участие как новые компании, так и давно известные в этом секторе рынка: Alan Keef (производство локомотивов для железных дорог узкой колеи и промышленных предприятий) изготовила ходовую часть; Main Road Sheet Metal (производство автобусов) — кузова; Power Torque Engineering — двигатели внутреннего сгорания и маховики; Lind Hydraulics — гидростатическую передачу; Brecknell Willis Composites — обтекатели лобовых частей из композитного стеклопластика. Координировала проект по созданию самоходных гибридных вагонов компания JMP Parry & Associates — разработчик концепции использования маховиковых накопителей энергии.

Организация скоростных пассажирских перевозок представля-



Рис. 3. Сдвоенный электропоезд серии 377 сообщений Southern

ет меньшую по масштабам сферу деятельности компании-оператора, основной задачей остается увеличение числа поездов на исторической части сети. Уже проведенные мероприятия позволили превзойти прогнозные оценки объема перевозок. Они коснулись прежде всего коридора Лондон-Бридж — Луишем и были направлены на повышение надежности сообщений.

### Франшиза Southern

Состав франшизы Southern изменился в июне 2008 г., когда в нее вошли скоростные перевозки пассажиров из Лондона в аэропорт Гатвик. Срок действия этой расширенной франшизы истекает в сентябре 2009 г. (на 3 мес ранее запланированного срока), поэтому существенные изменения расписания движения с учетом продления линии East London (ELL) в декабре 2009 г. будет выполнять владелец новой франшизы Southern.

Компания Govia ассоциируется с франшизой Southern начиная с 2000 г. Тогда компания вошла в число отобранных администрацией Strategic Rail претендентов на франшизу South Central и долж-

на была начать реконструкцию пяти депо, чтобы обеспечить техническое обслуживание и ремонт заказанных и уже поступивших электропоездов серии 377 семейства Electrostar (рис. 3). Эту программу предлагалось выполнять в рамках инвестиционного механизма Special Purpose Vehicle, предусматривавшего расширение франшизы в долгосрочной перспективе и требовавшего от Govia инвестиций порядка 20 млн. ф. ст., причем еще до подписания соглашения по франшизе.

В конечном итоге Govia в мае 2003 г. выкупила остаточную часть франшизы Connex South Central за 30 млн. ф. ст. и подписала соглашение на оставшийся срок — 6,5 года. За столь короткий период компании удалось повысить эффективность перевозок и получить признание публики, ввести в эксплуатацию 744 новых вагонов, построить депо для их отстоя и обслуживания, довести средний показатель безаварийного пробега электропоездов серии 455 с 9600 до 27 200 км, превысить 90%-ный порог показателя точности выполнения расписания. Благодаря реализации плана Leading Southern стоимостью около 10 млн. ф. ст. на всех уровнях бы-



ло сформировано такое отношение персонала к работе, когда интересы пассажиров выходят на первые позиции. Чистые и удобные поезда, надежность и пунктуальность сообщений способствуют возвращению пассажиров на железные дороги.

Как уже отмечалось, в июне 2008 г. Govia приняла предложение министерства транспорта о включении во франшизу Southern сообщения Gatwick Express и приступила к мобилизации ресурсов. Была проведена модернизация 17 пятивагонных электропоездов серии 442, поступивших от компании South West Train (SWT), которые предназначены для введения дополнительных рейсов на Брайтон в пиковые часы с переходом на зимнее расписание в декабре 2008 г. Другие значительные мероприятия не планировались, учитывая окончание срока действия франшизы в сентябре 2009 г.

### Рекуперативное торможение

Две компании-оператора, обслуживающие районы южнее Лондона, готовы начать использование рекуперативного торможения с целью снижения потребления электроэнергии. В настоящее время все компании, так или иначе связанные с железнодорожными перевозками, вынуждены считаться со значительным повышением цен на энергоносители. Важными мерами, направленными на уменьшение затрат на перевозки, являются снижение массы подвижного состава и возврат в питающую сеть электроэнергии, вырабатываемой при торможении. Оборудование рекуперативного торможения электропоездов постоянного тока, особенно серии 508, имеет низкий уровень надежности и не имеет защиты от повышения напряжения в контактной сети. Это может приводить к серьезным неисправностям из-за резких скачков напряжения. Кроме того, есть проблемы

с интерфейсом на линии District в Уимблдоне.

Компания Govia вынуждена учитывать и тот факт, что в 4-м контрольном периоде ведомство регулирования может отозвать скидку, относящуюся к рекуперативному торможению. На начало 2008 г. эта скидка составляла 16,5%, и ее снижение может повлиять на экономическую целесообразность работы в этом направлении. По мнению специалистов Govia, в условиях повсеместного стремления к сокращению расхода энергии и защите окружающей среды было бы неправильным отказываться от использования рекуперативного торможения. Железнодорожный транспорт уже доказал свою экологичность в сравнении с другими видами, и необходимо сохранить экономические стимулы для дальнейшего повышения его энергетической эффективности.

### Перспективы

Бытует мнение, что больше шансов на получение франшизы имеет тот, кто выдвинул более оптимистичное предложение. На самом деле важнее понимать, чего именно ждет от претендентов министерство транспорта и, формулируя планы компании, детально прорабатывать все подробности, чтобы создать представление о способности получать доходы в заявленном объеме. Министерство заинтересовано в том, чтобы в конкурсе участвовал ряд поставщиков, гарантирующих определенный уровень и объем предоставляемого обслуживания. Предыдущий владелец франшизы безусловно имеет преимущество, поскольку знает франшизу «изнутри» и может рассчитывать на то, что министерство не изменит существенно параметры того, что намерено купить.

Если претенденты заявляют более высокие доходы, они должны обосновать источники их получения. Конкурсная заявка должна со-

держат тщательно разработанный план с дальнейшей подробной детализацией его отдельных пунктов. Подготовка заявки требует высокой квалификации исполнителей и является весьма сложной процедурой. Можно, руководствуясь макроэкономическими факторами, включить в заявку планы любого числа мероприятий, но не обеспечивать информацию о том, насколько предложение одной компании лучше (дешевле) предложения другой.

Процесс распределения франшиз постоянно развивается и совершенствуется. Что действительно актуально для всех его участников — это насколько прогнозы роста перевозок совпадают с фактическими показателями. Успешное завершение каждого тендера на франшизу дает министерству транспорта новый опыт, и в целом, по оценке Govia, процесс уже достаточно отработан. Налицо присутствие эффективной конкуренции и зрелого рынка.

Три франшизы, обслуживаемые компанией-оператором Govia, предусматривают организацию по сути пригородных и региональных пассажирских перевозок, междугородными перевозками компания до последнего времени не занималась и не планировала. В 2011 г. компания намерена претендовать на обслуживание пригородных сообщений в лондонском сегменте рынка, рассчитывая на естественный рост населения в столичном регионе в отличие от более подверженных внешним влияниям междугородных коридоров.

Опыт, полученный компанией в пассажирских перевозках в районе Бирмингема, позволит ей также принять участие в конкурсе на франшизу ScotRail в Шотландии, власти которой поддерживают развитие железнодорожных сообщений.

*T. Miles. Modern Railways, 2008, № 713, р. 40–44.*