

# Финансовая независимость — задача RENFE-Operadora

**Правительство Испании поставило перед компанией RENFE-Operadora, недавно созданным национальным оператором перевозок на железных дорогах страны, задачу выхода на уровень финансовой независимости к 2010 г. Компания предполагала подписать с правительством многолетний контракт, в котором, помимо прочего, оговаривались бы следующие моменты: способы погашения долговых обязательств, объемы предоставляемого обслуживания, размеры субсидирования убыточных, но социально необходимых перевозок. Срок действия этого контракта продлится до 2010 г. Затем компания будет работать без финансовой помощи со стороны государства, за исключением субсидии на социально необходимые пассажирские перевозки.**

До 2010 г. в дополнение к субсидии государство будет финансировать инвестиционные программы, чтобы создать условия для конкурентоспособности RENFE-Operadora с другими операторами, пользующимися правом открытого доступа на инфраструктуру. Правительство также определилось с проблемой долговых обязательств Национальных железных дорог Испании (RENFE), накопленных за годы их существования до разделения в 2004 г. RENFE-Operadora наделена ответственностью за обслуживание грузовых и пассажирских перевозок, тогда как инфра-

структура (включая станции) передана администрации ADIF, которая напрямую подчиняется своему единственному акционеру — министерству развития.

Долг RENFE образовался из-за неспособности административных структур обеспечить согласованные уровни субсидирования по социально необходимым перевозкам. Государство приняло на себя ответственность за 3,66 млрд. евро накопленных долговых обязательств, обусловленных эксплуатационным дефицитом, помимо 1,8 млрд. евро, связанных с инвестициями RENFE в развитие инфра-

структуры железных дорог. На долю ADIF осталось 1,09 млрд. евро долговых обязательств, RENFE-Operadora — 2,47 млрд. евро. Долг RENFE-Operadora, обусловленный закупками тягового и прицепного подвижного состава, покрыт передачей компании права собственности на эти активы.

Продолжение субсидирования RENFE-Operadora и после 2010 г. на практике означает финансовое участие государства в деятельности компании. При реальной либерализации на железнодорожном транспорте ничто не может помешать правительству заключить контракт на выполнение убыточных и соответственно субсидируемых пассажирских перевозок с любым другим оператором, предложившим вариант выполнения таких перевозок с меньшими затратами.

Ряд высокоскоростных пассажирских сообщений также может остаться объектом субсидирования в будущем. Такое положение возможно потому, что пассажиры поездов, следующие в Мадрид из городов Толедо, Сьюдад-Реаль и Пуэртольяно, не платят за проезд по рыночной стоимости. По сути, это субсидируемые региональные перевозки.

Эксплуатация быстро растущей высокоскоростной сети, которая свяжет столицы с такими городами, как Малага, Вальядолид, Барселона и Валенсия, определяет необходимость в крупных инвестициях на новый тяговый и прицепной подвиж-



Рис. 1. Электропоезд серии S120 изменяемой колеи вблизи станции Эпила на линии Мадрид — Барселона



Рис. 2. Ночной поезд-отель Trenhotel Estrella на станции Альхесирас

ной состав. В рамках стратегического плана RENFE-Operadora направляет 4 млрд. евро на приобретение нового подвижного состава по программам общей стоимостью 5 млрд. евро, предусматривающим также модернизацию уже используемых поездов.

Около 70 % запланированных заказов на новые поезда уже размещено: парк пригородных поездов увеличится на 280 новых единиц, заказы на 163 из них выданы в 2006 г., еще на 78 будут выданы в 2007 г. Обслуживание поездов на средние расстояния также будет усилено благодаря поставкам 13 поездов нормальной и 29 изменяемой колеи (для движения по линиям нормальной и широкой колеи, рис. 1). Эти поезда уже постепенно вводятся в эксплуатацию, дополнительный заказ на 107 поездов разместят в ближайшее время. RENFE-Operadora получает 32 высокоскоростных поезда для дальних сообщений из числа заказанных в 2001 г. В 2005 г. заказаны еще 40 поездов, в конце 2006 г. предусматривалось разместить дополнительный заказ на 12 поездов изменяемой колеи.

В планы закупок входит также приобретение вагонов для 10 ночных поездов-отелей на локомотивной тяге, которые привлекают пассажиров, отдающих предпочтение высокому уровню комфорта (рис. 2). Использование некоторых из уже эксплуатируемых поездов дает прибыль, других поездов — пока нет.

Списание долговых обязательств позволило RENFE-Operadora в 2005 г. получить небольшую (22 млн. евро) прибыль вместо прогнозирувшегося убытка. Поставлена задача в 2006 г. улучшить финансовые результаты. За год работы в качестве независимого оператора компания перевезла 505 млн. пассажиров, что на 7,5 % больше, чем в предыдущем году. Грузовые перевозки, напротив, стабилизировались на уровне 26 млн. т, но доходы от них снизились на 1,7 %. В обоих секторах ожидается рост объемов перевозок с темпом от 4 до 13 % в год по мере того, как начнут давать отдачу

вложенные государством в развитие железнодорожной сети 120 млрд. евро. К 2009 г. компания рассчитывает увеличить объем перевозок на 100 млн. пассажиров и 4 млн. т грузов, что обеспечит дополнительные доходы в размере 1,1 млрд. евро.

В 2006 г. 77 % суммарных доходов обеспечены собственными источниками RENFE-Operadora, 13 % составили субсидии по убыточным социально необходимым перевозкам и 10 % предоставлены государством в виде гранта обособленной компании. Около 92 % собственных доходов компании дает основная деятельность по перевозкам грузов и пассажиров, а также депо и мастерские, остальные 8 % — это доходы от продажи неиспользуемых активов, например подвижного состава. Дополнительные доходы обеспечивают также управление недвижимостью или оказание услуг сторонним организациям, например в области компьютерных технологий.

Грузовое отделение RENFE-Operadora претерпевает реорганизацию, целью которой является переход к безубыточности. Одним из элементов решения этой задачи будут заказ и получение 100 новых грузовых электровозов. Часть действующего парка приходится на локомотивы с большим сроком службы, некоторые из них старше 40 лет, что вдвое превышает возраст, приемлемый в современных условиях. К тому же в последние годы в этот сектор вкладывали мало инвестиций. Подлежит реструктуризации также деятельность депо и мастерских, которые по плану должны давать прибыль к 2010 г. В отличие от практики прошлых лет эти предприятия начали принимать заказы от сторонних компаний, таких, как Alstom, CAF, Siemens, Talgo, Talgo/Bombardier, на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава последних лет постройки. Эту деятельность нельзя понимать как конкурентную по отношению к компаниям-изготовителям; она в большей степени направлена на извлечение дополнительных доходов и ознакомление с новыми

технологиями, что позволит организовать оптимальное содержание новой техники.

Администрация RENFE-Operadora уверена, что компания выйдет на уровень прибыльности к 2010 г. и сможет конкурировать с новыми операторами, пользующимися правом открытого доступа. Несколько операторов грузовых перевозок уже получили государственные лицензии и занялись приобретением необходимого подвижного состава и подготовкой персонала. Полагают, что новые компании будут претендовать на обслуживание специфических секторов рынка и к ним вряд ли уйдут постоянные клиенты. Но тем не менее перспективное планирование в грузовых перевозках RENFE-Operadora ведет с учетом существования факта конкуренции.

В пассажирских перевозках появление независимых операторов ожидается не ранее 2012 г., однако их конкуренция с RENFE-Operadora, например, в пригородных сообщениях вряд ли окажется возможной, учитывая высокий уровень комфорта, надежности и качества обслуживания, который к тому времени сможет обеспечивать последняя.

Даже в дальних сообщениях, где появление новых операторов ожидается в первую очередь, позиции RENFE-Operadora весьма сильны из-за ввода в обращение нового подвижного состава. При этом не исключена, впрочем, конкуренция со стороны нишевых операторов на отдельных направлениях.

Более серьезную опасность представляет конкуренция со стороны авиакомпаний-дискаунтеров, которые во внутренних сообщениях эконом-класса предлагают тарифы не выше, а иногда и ниже, чем RENFE-Operadora. Принять собственную стратегию экономичных поездов RENFE-Operadora будет трудно, учитывая то, что железнодорожные билеты в Испании входят в число самых недорогих в Европе.