

Стабильность финансовых результатов железных дорог Германии

Железные дороги Германии (DBAG) в 2006 г. показали рост прибыли до 2,5 млрд. евро, что лучше результата предыдущего года на 83% и особенно заметно на фоне убытка 400 млн. евро в 2002 г. Прошедший год оказался особенно успешным не только в отношении выполнения задач по улучшению финансовых результатов деятельности, но и по росту объема перевозок грузов и пассажиров. Доходы выросли с 18,7 млрд. в 2002 г. до 31,1 млрд. евро (рис. 1) в 2006 г. Тенденция роста сохраняется и в текущем году: за 4 мес 2007 г. темп роста доходов достиг 6,6% по сравнению с 2,1% в аналогичном периоде предыдущего года.

Другие финансовые показатели также отражают стабильность работы компании. Коэффициент отдачи на вложенный капитал вырос на 2,5% и достиг 7,5%. Инвестиции увеличились по сравнению с 2005 г. до 6,6 млрд. евро, из них 1 млрд. евро DBAG вложили за счет собственных источников. Росла и прибыль компании (рис. 2).

Отмечен рост в грузовых перевозках. Так, грузооборот увеличился на 9,5% — до 89,5 млрд. ткм (рис. 3), максимальной величины за 5 лет. В первом квартале 2007 г. зафиксирован дальнейший рост грузооборота на 4,6%. Независимые грузовые компании увеличили выполненный грузооборот на 28%, или до 17,5 млрд. ткм, что обеспечило им долю на национальном рынке 16,4% по сравнению с 4,8% в 2002 г., когда они выполнили только 3,9 млрд. ткм. В результате железные дороги в целом увеличили свою долю на рынке грузовых перевозок Германии с 16,4% в 2005 г. до 17,1% в 2006 г.

Все виды пассажирского общественного транспорта Германии, включая железные дороги, показали динамику роста абсолютных величин перевозок в отличие от частного автомобильного, где наблюдалось снижение на 1,5% в 2005 г. и еще на 1,7% в 2006 г. В целом перевозки пассажиров на железно-

дорожном транспорте выросли на 3,8% в 2006 г., а доля железных дорог на рынке увеличилась с 8,9 до

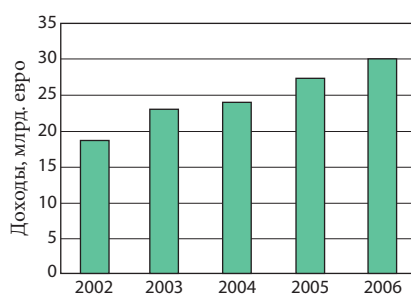


Рис. 1. Доходы DBAG

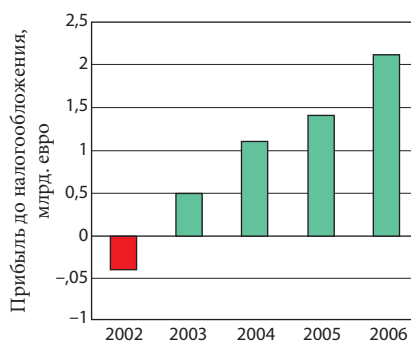


Рис. 2. Динамика роста прибыли

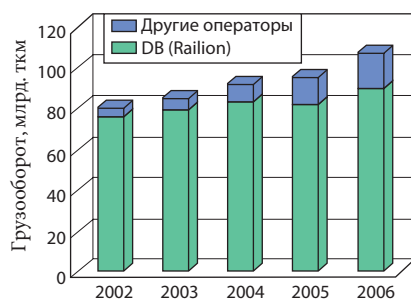


Рис. 3. Динамика грузооборота DBAG и других операторов

9,4%. Внутренние воздушные сообщения ускорили темпы роста за эти 2 года с 2,5 до 4,1%, но осваивают не более 1,2% рынка пассажирских перевозок страны.

В дальних сообщениях DBAG добились увеличения пассажирооборота на 2,4% (до 34,5 млрд. пассажиро-км), что соответствует некоторому восстановлению относительно 2003 г., когда перевозки снизились почти на 5%. Проведенный в Германии в 2006 г. чемпионат мира способствовал достижению этих результатов. Вместе с тем тенденция роста продолжалась и в начале 2007 г.: пассажирооборот вырос на 4,2% в первом квартале.

Региональные сообщения

Темпы концессионирования правительствами земель Германии перевозок пассажиров в региональных сообщениях ускорились за последние 4 года, но снижение на 1,4 млрд. евро финансирования со стороны федерального правительства начинает сказываться на процессе. Доступное в национальном масштабе финансирование сократится с 7 млрд. евро в 2006 г. до 6,7 млрд. в 2007 г. и до 6,6 млрд. в следующем.

Хотя власти земель заказали обслуживание в размере 637 млн. поездо-км в 2006 г., что представляет исторический максимум, DBAG в 2007 г. уже сократили этот объем на 5,3 млн. поездо-км. При этом позиции DBAG в заключении контрактов на региональные перевозки стабильно усиливались: доля компании изменялась от 21% рынка в 2003 г. до 47% в 2006 г. (рис. 4). Другие операторы также почти удвоили долю в концессиониро-

ванных перевозках: с 8,6% в 2002 г. до 15,2% в 2006 г., они выполняют 97 млн. поездо-км по сравнению с 540 млн., приходящимися на долю DBAG.

Конкуренты DB увеличили объем перевозок пассажиров в региональных сообщениях на 25% в 2006 г. и рассчитывали перевезти на 10% больше в 2007 г. DBAG увеличили объем таких перевозок на 2,4% в первом квартале 2007 г.

Грузовые перевозки

DBAG рассматривают различные пути расширения масштабов грузовых перевозок в Европе — от кооперации до приобретения доли в других компаниях. Начаты переговоры с крупнейшим британским оператором English Welsh & Scottish Railway (EWS), охватывающие сценарии от кооперации и совместных



Рис. 4. Региональные концессии в Германии

предприятий до приобретения акций EWS. В настоящее время самый крупный пакет акций EWS принадлежит компании Canadian National Railway.

EWS перевозит около 100 млн. т грузов в год, имеет дочернюю компанию во Франции, которая стала одним из первых операторов открытого доступа в этой стране. DBAG также начали переговоры с Национальным обществом желез-

ных дорог Франции (SNCF) по вопросам кооперации в грузовых перевозках. SNCF Fret является второй из крупнейших грузовых компаний в Европе после DBAG, но работает с убытком и стабильно теряет перевозки с 2000 г., она уже осваивала формы кооперации с железными дорогами в Бельгии и находила переговоры с DBAG полезными исходя из факта, что до 50% клиентов обеих компаний приходится на одних и тех же грузоотправителей.

Переговоры о той или иной форме кооперации DBAG вели и с испанской логистической компанией Trancfesa, которая имела оборот 290 млн. евро в 2006 г., выполняющая грузовые перевозки между Испанией и другими европейскими странами.

International Railway Journal, 2007, № 7, р. 4–5.



**Журнал «Железные дороги мира»
и издательство «Интекст»**



ПОИСК И ОБОБЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

**о зарубежных рынках и инновациях
в области магистрального и промышленного
железнодорожного, а также городского рельсового транспорта**

для компаний,

**выходящих на внешний рынок,
заинтересованных в инновационных решениях,
ищущих поставщиков комплектующих.**

**Обзоры техники для железнодорожного
и городского рельсового транспорта**

Статистическая информация

**Подборки статей и других материалов
по железнодорожной тематике**

**Заинтересованные организации просим обращаться в редакцию журнала «Железные дороги мира»
по телефону (499) 317-55-65 и электронной почте zdm@css-rzd.ru**