

кратить расходы правительства и снизить тарифы при росте спроса и производительности.

Привлечение частного сектора имеет особую ценность, когда существующая железная дорога неэффективна, высокочатратна, не реагирует на рыночные факторы (обычно имеют место все три фактора). Также оно сулит выгоды, когда очевидна необходимость выделения коммерчески эффективных видов деятельности или когда по крайней мере некоторые службы железной дороги вынуждено конкурируют с другими видами транспорта.

Если же действующая под государственным началом и надлежащим управлением железная дорога эффективно конкурирует с другими секторами рын-

ка транспортных услуг, тогда выгоды привлечения частного капитала становятся менее очевидными. Кроме того, расходы на определение параметров франшиз или продажу активов достаточно высоки, а результат может быть неопределенным, особенно если опыт правительства или возможности частного сектора в плане взятия на себя рисков или инвестиционной деятельности ограничены.

Концессионирование и приватизация могут не дать ожидаемых результатов при понесенных значительных предварительных расходах при неправильно оцененных предпосылках.

L. Thompson. Railway Gazette International, 2005, № 7, p. 419 – 423.

Программа инвестиций Network Rail

Компания Network Rail (NR), владелец и оператор железнодорожной инфраструктуры Великобритании, запланировала на 2005 – 2006 гг. капитальные вложения в объеме 5,52 млрд. ф. ст. Эти небывалые в истории железных дорог страны инвестиции направлены на текущее содержание, ремонт и модернизацию сети линий общей протяженностью 16,6 тыс. км и включают 1,25 млрд. ф. ст. на текущее содержание и 2,6 млрд. на ремонт с укладкой новых рельсов на длине 920 км (это более чем вдвое превосходит темпы, обычные 5 лет назад) и.

В бизнес-плане на эти годы детализированы задания по улучшению показателей эксплуатационной работы, а также мероприятия, направленные на повышение точности выполнения графика движения поездов.

Крупную программу модернизации магистральной линии Западного побережья (WCRM) планируется завершить в 2008 – 2009 гг., при этом максимальные инвестиции (674 млн. ф. ст.) выделяются в текущем году, а в последнем году программы они сократятся до 74 млн.

При разработке нового бизнес-плана, обнародованного в конце марта 2005 г., руководство NR в значительной мере учитывало серьезный прогресс, достигнутый в 2004 – 2005 гг. Например, в части повышения точности соблюдения расписания движения пассажирских поездов задание перевыполнено на 16 %, общесетевая длительность опозданий сокращена на 2,2 млн. мин (с 13,7 млн. до 11,5 млн. мин).

Перед компанией поставлены новые, более амбициозные цели. Предусмотрено, что уровень пункту-

альности, достигнутый к моменту катастрофы в Хатфилде в 2000 г. (прибытие 86,1 % поездов с отклонением от графика не более 5 мин для пригородных сообщений и не более 10 мин для дальних), может быть превзойден в августе 2006 г. Уже в 2004 г. число пришедших вовремя поездов возросло до 83,5 % по сравнению с 81,2 % в 2003 г. при задании в 82,8 %.

NR намерена в следующие 4 года сократить суммарную длительность опозданий пассажирских поездов на 3,6 млн. мин в дополнение к заданию, установленному ведомством Rail Regulator. Это значит, что в 2008/2009 году данный показатель составит 8,5 млн. мин. Достижение намеченной цели возможно за счет перехода к выполнению технического обслуживания своими силами, распространения концепции так называемых интегрированных центров управления (ICC) на сети и продолжения программы реструктуризации отрасли. Эти инициативы должны принести реальные выгоды пассажирам. Шесть направлений сети уже находятся под управлением ICC, еще на двух такие центры появятся до конца 2005 г. В зонах управления ICC отмечено значительное сокращение средней длительности опозданий за счет более тесных контактов с компаниями-операторами.

Проводимые мероприятия по улучшению организации эксплуатационной деятельности уже в 2004 г. дали эффект в виде сокращения расходов на 420 млн. ф. ст.

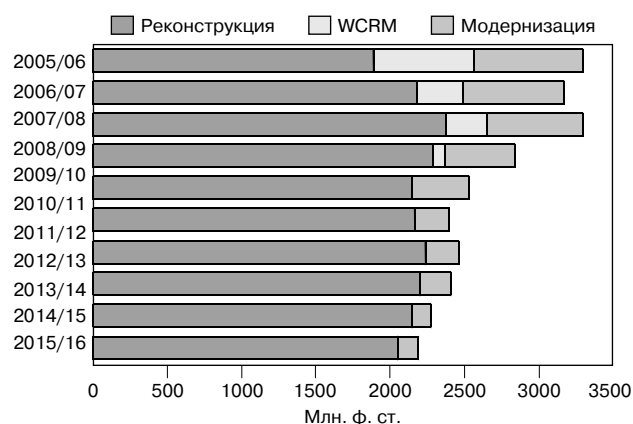
Другим заметным улучшением с точки зрения безопасности является сокращение числа изломов рельсов до рекордно низкого уровня, прогнозируется его дальнейшее снижение еще на 8 % в следующие 12 мес.

NR планировала приобрести второй новый измерительный поезд и внедрить другие современные тех-

Инвестиционная программа модернизации инфраструктуры по годам, млн. ф. ст.*

Объект	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Верхнее строение пути	434	501	5526	521	484	477	468	458	449	440	431
Стрелочные переводы	167	179	222	217	192	193	189	186	182	178	174
Искусственные сооружения	270	286	330	382	371	341	336	329	323	316	309
Системы СЦБ	174	325	434	516	540	562	671	790	816	792	770
Тяговое электроснабжение	29	41	82	118	115	100	96	97	98	106	61
Системы телекоммуникаций	193	197	1773	224	196	150	110	84	68	40	56
Мастерские и их оборудование	91	66	59	76	77	45	42	40	35	44	36
Информационные технологии	87	105	136	112	112	90	88	87	83	81	76
Эксплуатируемая недвижимость	172	164	203	198	201	203	179	183	13357	156	153
Прочее	—	32	20	18	3	—	—	—	—	—	—
Всего	1617	1896	2185	2382	2291	2161	2179	2254	2211	2153	2067

*Не считая WCRM



Инвестиционная программа NR на период до 2014/2015 года

нологии контроля за состоянием пути. В сочетании с использованием высокопроизводительных путеукладочных и балластоочистительных машин это послужит дальнейшему улучшению ситуации на железных дорогах.

Программа инвестиционных мероприятий до 2014/2015 года (не считая реконструкции магистрали Западного побережья) предусматривает продолжение работ по проектам развития сообщений Thameslink, перехода на локомотивную сигнализа-

цию на базе радиосвязи GSM-R и постоянной телекоммуникационной сети (FTN), а также постепенного внедрения системы обеспечения безопасности движения TPWS+ и общеевропейской системы управления движением поездов ERTMS.

NR вместе с национальной группой по ERTMS разрабатывает проект внедрения этой системы на линии Cambrian. Кроме того, NR работает над стратегией перевода на ERTMS остальной части сети с учетом истечения срока службы эксплуатируемых технических средств сигнализации и необходимости установки дополнительной аппаратуры на подвижном составе. Еще одним направлением разработок является подготовка спецификаций на экономически обоснованную модернизацию традиционных систем СЦБ на некоторых направлениях с повышением их технического уровня до соответствующего концепции ERTMS.

Общие сведения об инвестиционной программе NR на ближайшие 10 лет приведены на рисунке, детализация программы капитального ремонта и обновления объектов инфраструктуры — в таблице.

International Railway Journal, 2005, № 5, p. 12.