

# Инвестиции в развитие железных дорог Великобритании

В апреле 2009 г. начался очередной так называемый контрольный период деятельности компании инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail, который, как ожидают, будет отличаться высокими инвестициями в развитие сети британских железных дорог.

В феврале 2009 г. компания Network Rail обнародовала решение согласиться с бюджетным заданием, подготовленным ведомством регулирования железных дорог (Office of Rail Regulation, ORR) на четвертый контрольный период (CP4), охарактеризовав его как весьма жесткое и требующее максимальной оптимизации расходов при повышении качественных характеристик работы. Этому предшествовали почти 3 года переговоров между правительственными структурами, ведомством регулирования и представителями отрасли по поводу определения финансовых рамок деятельности железнодорожного транспорта Великобритании вплоть до 2014 г.

Устанавливая бюджет в размере 28,5 млрд. ф. ст., ORR пришлось учитывать возможности финансирования со стороны государства, масштаб задач, поставленных перед железнодорожным сектором в программе High Level Output Specification (HLOS), и размеры доходов, которые Network Rail может получить в виде платы за пользование пропускной способностью и из других источников. Фактически в июле 2007 г. были опубликованы два пакета HLOS и финансовых предложений, один из которых правительство Велико-

британии подготовило для Англии и Уэльса, второе — для Шотландии. Компания Network Rail обнародовала в ноябре 2007 г. собственный вариант предложений в виде стратегического бизнес-плана.

ORR в окончательном варианте должно было сбалансировать средства, необходимые на эксплуатацию, текущее содержание и ремонт, с размером инвестиций, выделяемых на развитие провозной способности и интенсификацию обслуживания. До 31 марта 2014 г. Network Rail может использовать 10 млрд. ф. ст. на текущую эксплуатацию и обслуживание сети общей протяженностью 16 тыс. км и 10,8 млрд. на ремонт. Таким образом, на финансирование проектов развития остается немногим более 7,6 млрд. ф. ст.

Особое внимание ORR уделяет задаче повышения точности выполнения расписания движения: 92,6% пассажирских поездов должны прибывать на конечную станцию без отклонений от расписания в последний год контрольного периода.

## Задачи повышения эффективности

Одной из самых серьезных задач для Network Rail будет требуемое сокращение расходов на теку-

щее содержание и ремонт на 21% в течение CP4 и на 35% к концу следующего контрольного периода (к марту 2019 г.). При этом следует напомнить, что компания в предыдущие 5 лет уже добилась повышения эффективности на 27%.

ORR и Network Rail для сравнения берут за основу расходы на текущее содержание и ремонт, представленные в базе данных МСЖД Lasting Infrastructure Cost Benchmarking, и соответствующие информационные материалы, полученные от железных дорог других стран Европы и Северной Америки. По оценке ORR, разрыв по показателям эффективности в сопоставлении с ними достигает 44%. Network Rail работает над сокращением затрат на текущее содержание и ремонт с начала своей деятельности как преемницы администрации Railtrack, которую беспрецедентный рост расходов привел к банкротству. Network Rail проводит новый раунд тендеров на заключение контрактов на ремонт пути и уже выделила семь подрядчиков на проекты развития сети.

Объявляя в январе 2009 г. конкурс, Network Rail заявляла, что объем путевых работ в первый год четвертого контрольного периода уменьшен на 25% при сохранении общего объема в расчете на все годы этого периода на запланированном уровне. Эта отсрочка должна дать время на разработку более эффективных методов работы, включая использование более производительного оборудования, что обеспечит снижение удельных расходов и компенсаций операторам пассажирских и грузовых перевозок за временное закрытие линий. По оценке компании, применение модульных технологий сократит затраты на ремонт пути как в прямых и кривых, так и на стрелочных переводах и пересечениях.

На сети уже построены несколько модульных станций, но это только начало. Модульные техноло-



Рис. 1. Первый электропоезд серии 377, поставленный в соответствии с программой Thameslink

гии уместны при оснащении поездов и контрольно-пропускных устройств на станционных парковках и при строительстве разных объектов инфраструктуры, поскольку позволяют возводить их с меньшими неудобствами для окружающих.

### Инвестиции в развитие провозной способности

Развитие провозной способности представляется основной задачей, которую предстоит решить в четвертом контрольном периоде. Если учесть, что объем перевозок пассажиров вырос с 700 млн. в 1995 г. до 1,3 млрд. чел. в 2007 г., то в некотором смысле приход каждого нового пассажира усугублял какие-то проблемы: налицо переполненные станции с соответствующими проблемами обеспечения безопасности. С другой стороны, на сети при отсутствии резервов провозной способности появились конфликты между спросом на провозную способность со стороны пассажирских (дальних и пригородных) сообщений и грузовых. Если в 1994 г. на сети ежедневно обращались 14 тыс. поездов, то в 2002 г. их

насчитывалось 17 тыс., а к настоящему времени этот показатель достиг 24 тыс. поездов в сутки.

Самым крупным проектом CP4 является Thameslink Programme стоимостью 5,5 млрд. ф. ст., предусматривающий реконструкцию коридора, пересекающего Лондон в направлении север — юг. Уже начата поставка новых электропоездов серии 377 Electrostar (рис. 1), которые будут обслуживать сообщения в этом коридоре. Network Rail ведет также реконструкцию на магистралях Great Western и Great Eastern в связи с проектом Crossrail, который выполняется независимой компанией под эгидой столичной транспортной администрации Transport for London.

В число проектов по реконструкции станций входит модернизация крупного станционно-вокзального комплекса Кингс-Кросс в Лондоне (475 млн. ф. ст.) со строительством нового пассажирского зала (рис. 2) и дополнительной платформы. Проект Birmingham Gateway предусматривает комплексное переустройство крупной станции Нью-Стрит в Бирмингеме, пассажиропоток которой вырос на 40% вследствие радикальной перепланировки и расширения прилегаю-

щих торговых зон. Перепланировка и изменение путевого развития станции Рединг со строительством шести новых платформ и развязки в разных уровнях требуют расходов в размере, приближающемся к 500 млн. ф. ст. На востоке Лондона порядка 300 млн. ф. ст. должно быть затрачено на увеличение провозной способности в связи с ожидаемыми перевозками участников и гостей Олимпийских игр 2012 г.

### Приоритет электрификации

В четвертый контрольный период не включены предложения по электрификации линий в Англии и Уэльсе из-за ограничений по продолжительности процессов планирования в условиях нестабильности рынков. Однако начиная с 2007 г. усиливается убеждение, что именно электрификация важна для развития провозной способности, сокращения эксплуатационных расходов и поддержки национальной политики в области экологии. Исследовательская ассоциация Railway Study прогнозирует, что Network Rail должна электрифицировать не менее 5000 км линий сети, на которых перевозки пока выполняются на дизельной тяге. Такая масштабная программа требует ведения работ с темпом 10 км в неделю в течение 10 лет. Чтобы добиться таких высоких темпов выполнения работ при невысоких затратах, Network Rail намеревается разработать технологии и оборудование, обеспечивающие столь же высокую производительность при работах на контактной сети и других объектах электрификации, что и, например, при путевых работах с использованием современных путеремонтных поездов. Конечной целью такой работы является снижение удельных затрат на электрификацию с 1 млн. ф. ст./км пути до менее чем половины этой величины. То, что проекты электрификации не вошли в CP4, дает Network Rail время на

разработку требуемых технологий и прочие подготовительные работы.

В Шотландии прогресс в области электрификации заметнее. Ведутся работы на линии Эйрдри — Батгейт, которая приводится в должный порядок как часть четвертого коридора между Глазго и Эдинбургом. Это первый этап плана, состоящего из пяти этапов, который предусматривает полную электрификацию магистралей между этими городами к 2016 г. и большинства остальных линий в так называемом Центральном поясе Шотландии к концу следующего десятилетия.

Заглядывая вперед, Network Rail уже приступила к подготовке персонала для компании High Speed Two, учрежденной правительством с целью расширения сети внутренних высокоскоростных сообщений. Учитывая прогнозы исчерпания резервов провозной способности ряда магистральных линий к 2025 г., эта компания займется анализом потребности в дополнительных путях и новых линиях, хотя собственно строительство может быть начато не ранее 2014 – 2019 гг.

### Источники финансирования

Большая часть средств по инвестиционной программе на четвертый контрольный период поступит в виде коммерческого долга под гарантии правительства. Кроме того, компания Network Rail в 2008 г. заявляла о готовности привлечь на финансовом рынке 4,4 млрд. ф. ст. без таких гарантий. Однако последние изменения на рынке заемных средств способствовали изменению этой стратегии. Ожидалось, что доля негарантированных заимствований каждый год будет увеличиваться и к последнему году СР4 достигнет 80%. В то же время ORR увеличило коэффициент отдачи на регулятивную базу активов до 4,75%, отражая нестабильность рыночной ситуации.

Вместе с тем в феврале 2009 г. Network Rail признала, что харак-

тер поставленных задач и текущие рыночные условия означают, что планы компании по привлечению заемных средств без гарантий правительства должны быть отложены. Средства предполагается привлекать на рынке ценных бумаг, но все-таки под правительственные гарантии. Тем не менее компания продолжает придерживаться мнения, что в ее же интересах прибегать к независимым источникам финансирования, и поэтому продолжит анализ перспектив самостоятельного выхода на рынок заимствований в конце контрольного периода СР4.

### Давление на операторов

Поскольку доходная часть Network Rail в основном формируется за счет прямых грантов и платы за пользование инфраструктурой, налицо желание изменить характер распределения финансовой нагрузки между налогоплательщиками и пользователями железнодорожного транспорта, причем долю последних в возмещении расходов отрасли предлагается увеличить. Эта тен-

денция может оказать большое давление на операторов. В последние 3–4 года в процессе выделения новых франшиз министерство транспорта уделяло большое внимание повышению доходов, и многие операторы согласились на премиальные выплаты за право обслуживания франшиз. Однако эти выплаты зависят от стабильности роста доходов на протяжении всего срока действия франшиз.

Пока нет ясности в жизнеспособности этой модели в условиях глобального экономического кризиса. Последний существенный спад перевозок имел место в 1989–1991 гг. Пока столь же внушающего опасения падения объемов не наблюдается. Операторы некоторых пригородных сообщений в регионе Лондона сообщают об уменьшении пассажиропотоков, но операторы междугородных сообщений фиксируют их рост. Тем не менее некоторые операторы, включая National Express и Stagecoach, реализуют пакеты мероприятий по сокращению расходов за счет консолидации второстепенных офисных



Рис. 2. Проект нового пассажирского зала на вокзале Кингс-Кросс



Рис. 3. Скоростные дизель-поезда HST, эксплуатирующиеся уже более 30 лет, подлежат замене современным подвижным составом

функций, отказа от обслуживания в вагонах-ресторанах и временного увольнения персонала.

Учитывая, что операторы 19 франшиз обязались в 2009/2010 финансовом году получить дополнительные (относительно 2008/2009 года) доходы в размере 290 млн. ф. ст., возникают определенные сомнения относительно реальности выполнения подобных планов.

### Стратегия в области подвижного состава

Признавая, что стабильный рост спроса на перевозки требует дополнительного подвижного состава, правительство обязалось поддерживать планы ввода в эксплуатацию в течение четвертого контрольного периода дополнительных 1300 вагонов. Однако к настоящему времени оформлены заказы только на третью часть этого парка. Некоторые из них представляют собой реализуемые опции к уже поставленным партиям подвижного состава, как, например, вагоны для электропоездов серии 390 Pendolino, обращающихся на магистрали Западного побережья.

Подготовительная работа по трем крупным заказам еще ведется. В конце 2008 г. было подтверждено выделение в 2009 г. 300 млн. ф. ст. для ускорения приобретения 200 вагонов дизель-поездов с целью увеличения провозной способности на линиях, обслуживаемых франшизами Great Western, Northern и Transpennine. Но министерство транспорта, вместо того чтобы изучать варианты поставок вагонов имеющихся конструкций начиная с 2010 г., объявило конкурс с жестким графиком. В декабре 2008 г. были отобраны четыре претендента на выполнение заказов, подвижной состав по которым должен быть введен в эксплуатацию в 2012 г.

Контракт на поставки 1200 вагонов электропоездов для сообщений Thameslink (после завершения реконструкции инфраструктуры) планируется заключить к марту 2010 г. с тем, чтобы первые поезда появились на линии к концу 2012 г.

Что касается третьего заказа, то для поставок подвижного состава по программе Intercity Express (IEP) выбран консорциум Agility Trains в составе компаний Hitachi, John Laing и

Barclays (в конкурсе также принимал участие консорциум Rail Alliance в составе компаний Bombardier, Siemens, Angel Trains и Babcock & Brown). Программа IEP предусматривает поставки до 1400 вагонов в рамках концессии стоимостью 7,5 млрд. ф. ст. Первоначально поезда, построенные по этой программе, предназначались для замены дизель-поездов типа HST (рис. 3), имеющих максимальную эксплуатационную скорость 200 км/ч. В настоящее время концепция пересмотрена и в программу включен подвижной состав для широкого спектра сообщений: от дальних междугородных до пригородных, обслуживаемых поездами на электрической, дизельной или комбинированной тяге. Однако с учетом ускорения программы электрификации ввод в обращение новых дизель-поездов для междугородных сообщений со сроком службы 30 лет не представляется оптимальным вариантом.

Собираемые в Великобритании на базе построенных в Японии кузовов поезда типа Super Express, имеющие максимальную эксплуатационную скорость 200 км/ч, начиная с 2013 г. будут заменять поезда типов IC 125 и IC 225 на магистрали Восточного побережья. Затем, после 2015 г., они появятся на магистрали Great Western (Лондон — Бристоль — Южный Уэльс). Модификация для пригородных сообщений будет построена для линий Лондон — Оксфорд — Кембридж, Лондон — Эксетер — Пензанс и магистрали Западного побережья.

Министерство транспорта надеется, что пакет финансирования программы IEP с участием частного сектора будет согласован к концу 2009 г. Однако даже при том, что правительство поддерживает инвестиционные программы развития железнодорожного транспорта, реализация амбициозных планов отрасли будет зависеть от общей экономической ситуации.

*Railway Gazette International*, 2009, № 3, р. 55–60.