



Центр научнотехнической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

86/2025

Реструктуризация грузового оператора DB Cargo (Германия)

В ноябре 2024 г. Европейская комиссия завершила расследование по поводу правомерности финансовой поддержки, которую в последние годы получал грузовой оператор DB Cargo со стороны материнской госкомпании – железных дорог Германии (DB). Поводом стала жалоба одного из его конкурентов, расценивавшего эту помощь как нарушение европейского законодательства.

Комиссия изучала договор между DB Cargo и DB от 2012 г., в соответствии с которым концерн DB имеет право забирать прибыль грузового оператора или покрывать его убытки (в частности, в 2022 г. и 2023 г.). По ее оценке, этот договор оказал минимальное влияние на условия конкуренции в грузовых железнодорожных перевозках в Германии, тем более что DB Cargo не смог бы продолжать свою деятельность в сфере перевозок повагонными отправками, важную в свете инициатив Евросоюза по переключению грузопотоков с автомобильного транспорта. Обвинения в части взаимоотношений внутри концерна и перекрестного субсидирования до 2022 г. не были признаны господдержкой.

Принимая это решение, Европейская комиссия учла план по реструктуризации DB Cargo, который предусматривает выход оператора до конца 2026 г. на долгосрочную прибыльность, и трактовала финансирование в объеме 1,9 млрд евро со стороны правительства как средство поддержки оператора грузовых перевозок в рамках внутренней политики страны по декарбонизации транспорта и особенно для сохранения перевозок повагонными отправками, которые были и остаются основным источником финансовых потерь.

Существовала большая вероятность того, что DB Cargo придется пойти по пути разделения бизнеса, как это случилось во Франции¹, поэтому в сентябре 2022 г. к разработке стратегии реорганизации оператора была привлечена консалтинговая компания Roland Berger. В октябре 2023 г. правительство Германии представило подготовленный план Европейской комиссии.

Кроме того, после продажи железными дорогами Германии по требованию государства своей дочерней транспортно-логистической компании DB Schenker с целью сокращения задолженности DB, которая на конец 2024 г. достигала 32,6 млрд евро, а также смещения основного фокуса деятельности DB на внутренний рынок, масштабы деятельности холдинга DB сократились, соответственно ограничили возможности для субсидирования его убыточных подразделений. Реструктуризация DB Cargo стала неизбежным мероприятием и без требований со стороны ЕС.

Детали плана реструктуризации стоимостью 4,19 млрд евро не разглашаются, но представление о стратегии в целом дано в документах, опубликованных при ее одобрении в ЕС. DB Cargo планирует сокращение по согласованию с профсоюзами численности персонала на 25% к декабрю 2026 г. и еще на 2% к декабрю 2029 г. Суммарно это соответствует уменьшению численности персонала на 27% по сравнению с состоянием на конец 2023 г. Предполагается обойтись без увольнений и использовать естественные процессы выхода сотрудников на пенсию, текучести кадров и т. п. Эта мера наряду с консолидацией административных функций и задач по техническому обслуживанию за пределами национальных границ направлена на сокращение расходов на величину до 100 млн евро в год. В планы DB Cargo входит выйти к концу 2026 г. на уровень безубыточности.

В 2024 г. DB Cargo продолжил реализацию программы реструктуризации. Снижение спроса на грузовые перевозки в таких энергоемких отраслях промышленности, как сталелитейная и автомобилестроение, а также в мультимодальных сообщениях негативно сказалось на финансовых результатах. В 2024 г. DB Cargo перевез около 180 млн т грузов, на 9% меньше, чем в предыдущем году. Грузооборот в коммерческих перевозках сократился на 7,9% и составил 68,5 млн ткм. Доходы снизились на 3,2%.

Предпринятые по программе реструктуризации меры помогли DB Cargo улучшить скорректированный показатель EBIT на 140 млн евро

¹ Реорганизация французского грузового оператора Fret SNCF (дочернего подразделения Национального общества железных дорог Франции, SNCF), функции которого с 1 января 2025 г. перешли к двум компаниям, согласована с Европейской комиссией, признавшей неправомерной финансовую поддержку, которую государство оказывало национальному оператору Fret SNCF в период с 2005 по 2019 гг.

относительно 2023 г., тем не менее год был завершён с убытком от основной деятельности в размере 357 млн евро.

С января 2025 г. DB Cargo действует в рамках упрощённой организационной структуры, включающей два подразделения:

- Kombiniertes Verkehr – мультимодальные перевозки во внутренних и международных сообщениях;
- Bahnlogistik с четырьмя секторами – Branchen Automotive, Steel, Liquids&Bulk и Full Load Solutions, включая перевозки повагонными отправками.

Каждое подразделение располагает собственными парками локомотивов и вагонов и ориентируется на выполнение перевозок с их использованием только в вариантах, дающих прибыль. С 2023 г. DB Cargo отказывается от политики наращивания объёма, реально объём перевозок снижается, поскольку неприбыльные варианты передаются другим операторам. Оператор мультимодальных перевозок Kombiverkehr, чьим акционером (с 50%-ной долей) является DB Cargo, всё чаще привлекает сторонних операторов в случаях, когда DB Cargo отказывается от перевозок, доходы от которых не покрывают расходы.

DB Cargo продолжает обновлять парк подвижного состава. Договоры на поставку новых локомотивов заключены с компаниями Siemens и Toshiba. Оператор обязался перед ЕС продать часть эксплуатируемого парка, главным образом электровозов разных серий в возрасте около 25 лет. В начале 2025 г. некоторое число локомотивов было передано операторам, пользующимся правом открытого доступа к инфраструктуре, или компаниям, предоставляющим локомотивы в краткосрочную аренду.

В целом к декабрю 2026 г. DB Cargo предстоит продать активы на сумму до 560 млн евро, в том числе дочерних компаний, обслуживающих терминалы и оказывающих логистические услуги.

Темпы оздоровления компании зависят не только от структурных изменений и методов эксплуатации, но и от состояния экономики страны в целом. По прогнозам, в секторе мультимодальных перевозок ожидается рост с годовым темпом 2,3%, тогда как в остальных секторах рынка прогноз значительно ниже – 0,7%. Это значит, что восстановление прибыльности в большей степени зависит от инициатив по сокращению расходов, нежели от роста доходов.

DB Cargo избежал участия Fret SNCF не только потому, что по результатам расследования ЕС была признана правомерной финансовая поддержка оператора со стороны его материнской госкомпании – DB. Важным аргументом был тот, что без DB Cargo станет невозможной значительная часть перевозок повагонными отправками не только

в Германии, но и в соседних Нидерландах и Дании. А это идет вразрез с экологической инициативой European Green Deal по перераспределению грузовых перевозок в пользу железнодорожного транспорта.

Однако перевозки повагонными отправками остаются нерентабельными. Существующий механизм их субсидирования сборными поездами малой составности на расстояние более 300 км без переформирования рассматривается в отрасли как неэффективный, особенно с учетом роста платы за доступ к инфраструктуре.

Реализуемый план реструктуризации создает базу для выхода оператора на безубыточный уровень, но сможет ли бизнес повагонных отправок выжить без адекватной финансовой поддержки со стороны государства, неочевидно. В Германии относительно невелико число промышленных предприятий, имеющих выход на сеть железных дорог, а в отсутствие железнодорожной связи между конечными пользователями перевозки повагонными отправками остаются экономически неоправданными, что и подтверждается опытом DB Cargo.

*Источники: по материалам компаний Deutsche Bahn (www.deutschebahn.com),
оператора DB Cargo (www.dbcargo.com);
International Railway Journal, 2025, № 6, pp. 25-27;
Железные дороги мира.-2025.-№7.-с. 17-21.*