

Erresuma Batuko trenbide-merkatua

Txostena

2022ko AZAROA

Laburpena eta ondorioak

Erresuma Batuan -1825ean trena asmatu zuen herrialdean- trenbide-merkatuak urtean 43.000 milioi libera inbertitzen ditu batez beste eta 710.000 pertsona enplegatzen ditu. Sektorean gastatzen den libera bakoitzeko 2,50 libera sortzen dira ekonomia orokorrean. Erresuma Batuko trenbide-sareko aktiboen balioa 332.000 milioi libera ingurukoa izan zen 2019-20 urteetan.

Erresuma Batuko trenbide-industria oso aldakorra izan da azken bost urteetan. Hala, 2020-21 bitartean sektoreko diru-sarrerak %9,6 jaitsi ziren, COVID-19a agertu zenean enpresek trenen entregak atzeratu zituztelako eta bidaiari kopurua estankatuta geratu zelako.

Erresuma Batuko trenetan 248 milioi bidaia egin ziren 2021-22 finantza-urtearen bigarren hiruhilekoan (Q2), hots, 2019-20ko bigarren hiruhilekoan egin ziren bidaia guztien (448 milioi) %55,4.

Erresuma Batuko trenbide-sareak 2.569 geltoki nagusi ditu, 15.935 km-ko luzera —horietatik 6.045 km elektrifikatuta—, 23 tren operatzaileen (TOC) menpe dago eta operatzaile guztien artean 63.000 langile dituzte lanaldi osoan.

Erresuma Batuko trenbide-sarea bost eskualdetan banatuta dago: Eastern, North West & Central, Scotland's Railway, Southern eta Wales & Western. Denen artean hamalau ibilbide osatzen dituzte, eta eurak arduratzen dira trenen eguneroko martxaz, mantenimenduz eta berrikuntzez.

Bidaiarien flotan badira 16.000 ibilgailu inguru, batez beste 17,3 urte zituztenak 2019-20an. Bidaiarientzako tren operatzaileen material gurgilduneko flotaren (tren-ibilgailuen) batez besteko adina 0,3 urte gutxitu zen 2020-21ean 2019-20aren aldean.

1993an British Rail enpresa pribatizatu zenetik, [Network Rail](#)-ek kudeatzen du azpiko trenbide-sarea, zeinetan hogeita hiru TOC edo tren operatzailek operatzen duten material gurgildunen operatzaileei (ROSCO-Rolling Stock leasing Companies) alokatzen zaien materiala, bidaiari frankizien bitartez. DfT-k finkatzen ditu bidaiari garraiorako frankizien baldintzak, hala nola bidaien iraupena, emaitzak eta tarifen egiturak. Nahiz eta Network Rail-ena den Britainia Handiko trenbide-sarea eta berak operatu, mantendu eta garatzen duen, bere kudeaketa-lana amaitzera doa. Une honetan Erresuma Batua buru-belarri ari da prestatzen bere trenbide-sistemak azken hogeita bost urte hauetan izan duen erreformak handiena. Erreforma horrekin emango zaie amaiera egitura zatikatuari, zuzendaritza nazional estrategikorik ezari, kostu handiei eta sarea kudeatzeko zailtasunei, horren ordez lortzeko bezeroari zuzendua eta berrikuntzari irekia dagoen zerbitzu bat. Organismo publiko berri bat sortzen ari da, GBR-Great British Railway izenekoa. Bera izango da azpiegituraren jabea, berak jasoko ditu tarifen diru-sarrerak, berak kudeatu eta planifikatuko du sarea, eta tarifa eta ordutegi gehiago jarriko ditu Britainia Handiko trenbide-sarea kudeatzeko. Antolakunde berri horrek xurgatuko du Network Rail, Erresuma Batuko trenbide-azpiegituren egungo jabea.

Orobat iragarri da industria osorako Plan Estrategiko bat, WISP-Whole Industry Strategic Plan delakoa, datozen 30 urteetarako estrategia finkatuko duena sektorearentzat. Horrekin batera, Eskoziako Gobernuak erreforma sakon bat egin du bere trenbide egiturari, eta iragan apirilaren 1ean ScotRail enpresaren zerbitzu guztiak jabetza publikora igaro ziren.

Bien bitartean, proiektu handiak iragarri dira sarea elektrifikatzeko eta azpiegiturretan inbertsio publikoak egiteko. 2020ko azaroan, gobernuak konpromisoa hartu zuen datozen lau urteetan 40.000tik gora milioi libera jartzeko trenbideetako kapital-proiektuetarako, horren barruan sartzen direlarik 22.800 milioi libera 2025era arte HS2 abiadura handiko linea berria egiteko, eta 17.500 milioi gehiago oraingo sarean zaharberritze-lanak finantzatzeko eta hobekuntzak egiteko 2024ra arte. Adi egon beharko da sektorean inbertsioak egiteko hurrengo bosturteko planari eta 2023an egingo den eta 2024-2029 urteetarako inbertsioak finkatuko dituen Spending Review txostenari.

Une honetan bi inbertsio-proiektu handi daude Erresuma Batuan, aukera paregabea eskaintzen dietenak trenbide sektoreko hornitzaileei: IRP-Integrated Rail Plan delakoa, zeinaren bidez eraikiko baita HS2 abiadura handiko linearen zati bat, eta elektrifikazio proiektuak, ekimen hauetan laburtzen direnak:

1. Abiadura handiko hiru linea berri egin:
 - HS2 linea Crewe-tik Manchester-era.
 - HS2 linea West Midlands-etik East Midlands Parkway-ra, aukera emango diena HS2-ren trenei

bat egiteko lehendik dauden lineekin eta zerbitzua emateko Nottingham eta Derby bezalako hiriguneei.

- Abiadura handiko linea berri bat Warrington, Manchester eta Yorkshire hirien artean, Northern Powerhouse Rail linearen parte gisa.

2. Lehendik dauden hiru 3 linea nagusiak elektrifikatu edo/eta hobetu:

- Manchester, Leeds eta York lotzen dituen Transpennine Main Line izeneko linea
- Londres St Pancras, East Midlands eta Sheffield lotzen dituen Midland Main Line izeneko linea
- East Coast Main Line-ko lineak modernizatu eta abiadura hobetu.

HS2rako kontratazio-aukerari dagokienez, ustea da kontratu aukeren %60 ETEei esleituko zaizkiela, eta 1. mailako obra nagusien zuzeneko 10 kontratutik 1ek 10.000tik gora aukera sortuko dituela zeharkako hornikuntza-katean. Informazio gehiago nahi bada jakiteko nola parte hartu HS2en lizitazioetan, komeni da irakurtzea txosteneko *HS2ko Kontratazio-aukerak* izeneko atala. Jakiteko zein diren gainerako proiektuetako kontratazio aukerak Network Rail-en bitartez, komeni da irakurtzea *Network Rail-en kontratu lizitazioak* atala.

Erresuma Batuan fabrikatzen ez duten atzerriko enpresek kontratu nazionalak eskuratzeko duten lehia, esportatzaileen artean, moderatua da eta handitzen ari da.

Lehiaren oinarri nagusiak dira: prezioa, entrega-epeak betetzeko gaitasuna eta enpresen ospea. Garrantzitsua da baita ere gai izatea entrega-epe zorrotzak betetzeko, eta normalean kontratuetan zehaztuta egoten da noiz entregatu behar den material gurpilduna. Tokiko enpresa baten bazkide izatea ere komeni da.

Operatzaile bat bestea baino lehiakorragoa izan daiteke, baldin famatua bada trenbide-material sendo eta kalitate onekoa egiteagatik. Azkenik, produktu berritzaile berrietan inbertitzeko gaitasuna duten enpresek abantaila lehiakorra izango dute.

Nahiz eta Erresuma Batuko merkatuan sartzeko hesiak txikiagoak diren piezen fabrikazio eta seinalizazio-ekipo segmentuetan, kasu horietan ere badago industriarentzat funtsezko lehen oztopo bat: lizitazio-prozesua. Nola batez beste bospasei enpresa global azaltzen diren proiektu berrien lizitazioetara, eragile berrientzat zaila izaten da lehiakorrak izatea, ezin dutelako esperientzia bidez frogatu beren gaitasuna proiektuak garaiz eta kostu merkeenean entregatzeko, eta ez dutelako osperik fidagarri izateko edo mantenimendu eta sostengu-zerbitzu egokiak emateko. Erresuma Batuko trenbideetako ekipoen fabrikazio sektoreko merkatura sartzeko aukerari dagokienez, material gurpilduna ordezkatzeko epe luzeke kontratuen mende egon ohi da neurri handi batean.

Kontratu horiek entrega-epe luzeak dituzte eta ordainketa egiteko, aurrena zatika ordaintzen da fabrikazio-prozesuan zehar, eta gero ordainketa global bat egiten da proiektua amaitutakoan. Horren ondorioz aldakortasun-maila handia egoten da diru-sarrerara eta irabazietan. Baina gaur gaurkoz ezin da jakin GBR sortzeak dakarren egitura aldaketak baita ere ekarriko duen aldaketa bat orain arteko lizitatzeko moduan.

Sektorea beste aldaketa batzuk ere jasaten ari da, batetik berrikuntzagatik, bestetik diezelez dabilzan tren guztiak Britainia Handiko trenbide-saretik 2040rako erretiratzeko asmoagatik, eta azkenik 2050erako trenbide-sareak berotegi efektuko gasen zero isuri sortzeko jarritako helburuagatik. Berrikuntza estrategia nazional garrantzitsua izendatu da Erresuma Batuko trenbideen sektorerako, eta bere izenean aldatzen ari dira sare horren egitura, prozesuak, hornikuntza-katea eta operagarritasuna.

RIA-Railway Industry Association elkarteko zuzendaritza-kargu batek esan zuen bezala, *“Erresuma Batuko trenbide-industria aldaketa garai batean aurkitzen da. Ziurgabetasunak aldatzera behartzen gaitu, eta aldaketa ona da berrikuntzarako”*.

Gaur egun Britainia Handiko trenbide-merkatuak bere aldaketa prozesu handiena bizi du duela 25 urte pribatizatu zenez geroztik, txosten honetan ikusiko den bezala.

Great British Railway (GBR)¹ organismo sortu berriaren bitartez trenbide-sistema berri bateranzko trantsizioak, Trenbide-plan Integratuak, sarea elektrifikatzeko proiektu berriek, HS2 abiadura handiko lineak, bidaiarien espektatibek eta COVID-19aren osteko bidaiatzeko patroik berriek testuinguru ezohiko eta inoiz ez bezalako bat sortu dute.

¹ Great British Railways Estatuaren jabetzako organismo publiko bat da, Britainia Handiko trenbide-garraioa gainbegiratu duena 2023tik aurrera. GBR-k ordezkatu du Network Rail, Britainia Handiko trenbide-sarearen zati handieneko azpiegituren jabe eta administratzaile den erakundea.

Gainera, hala sektore publikoak nola pribatuak berrikuntzan eta teknologian jarri dute fokua deskarbonizazio-planaren barruan finkatu diren helburuak lortzeko: dieselez baizik ez dabiltzan tren guztiak Britainia Handiko trenbide-saretik erretiratzea 2040rako eta trenbide-sareak berotegi efektuko gasen zero isuri sortzea 2050erako. Ondorioz, sektoreko eragile ekonomikoak lanean ari dira euren produktu eta zerbitzuak eskakizun berrietara egokitzeko.

HS2 abiadura handiko linea berriaren eraikuntzak eta une honetan martxan dauden elektrifikazio proiektuek dakartzaten aukera handiak gorabehera, merkatuan ziurgabetasun eta zehazgabetasun handia dago. *Railway Industry* aldizkari espezializatuak ebaluazio honekin hasi zuen aldizkaria 2022ko neguan: "Trenbide-sektorea aurrekaririk gabeko ziurgabetasunean bizi da 2022an". Era berean, txosten hau egiteko elkarrizketatu diren industriako eragile guztiak bat datoz azpimarratzean industriak eraldaketa-prozesu sakon bat bizi duela eta gobernuak erabaki asko hartu beharko dituela oraindik.

Jakin gabe zer norabide hartuko duen Great British Railway organismoaren egitura zentralizatu berriak, inork ez daki zein paper izango duten trenak kudeatuko dituzten bidaiarien zerbitzu-kontratuek, eta ondorioz merkatuan sortuko diren kontratazio eta azpikontratazio zirkuitu berriek. HS2 lineako ibilbideak laburtzen ari dira eta elektrifikaziorako aurrekontuak murrizten. Inork ez daki, ezta ere, zenbat tren erosiko diren linea berrietarako zein lehendik daudenetarako.

Sektorean ziurgabetasuna denez nagusi, eta epe luzerako inbertsio planak daudenez, ondorioztatzen da badagoela potentziala balio-katearen maila guztietan, baina aukerak epe ertainerako dira.

Komeni da arretaz jarraitzea industriaren eraldaketaren eboluzioa, baita ere abiadura handiko HS2 linea berria egiteko argitaratuko diren lizitazioak (gaur egun argitaratuta daudenak geo-ingeniaritza eta eraikuntza proiektuak kontratatzeke fasean daude), eta, era berean, komeni da detektatzea merkatuan sartzen lagundu diezaguketen tokiko balizko bazkideak.



BasqueTrade
& Investment



Urkijo Zumarkalea, 36-5. solairua, Plaza Bizkaia Eraikina
48011 Bilbo info@basquetrade.eus
(+34) 94 403 71 60