

# Пригородные и региональные железнодорожные сообщения в Европе

**Опрос ряда операторов пригородных и региональных сообщений, проведенный Международным союзом общественного транспорта (UITP) для Европейского консультативного совета по железнодорожным исследованиям и разработкам (ERRAC), продемонстрировал важность роли и значение обслуживания, предоставляемого рельсовым транспортом в местных сообщениях стран Европы.**

Региональные и пригородные сообщения играют важную роль на рынке пассажирских перевозок в целом. Эта ниша рынка общественного транспорта крайне важна для обеспечения мобильности населения, оптимизации распределения перевозок между видами транспорта в пользу общественно-го, в том числе за счет сокращения доли частных автомобилей и разгрузки интенсивно используемых коридоров, образующих подходы к крупным европейским городам. Такой принципиально важный вывод позволило сделать исследование по теме «Пригородные и региональные железные дороги в Евро-

пе», подготовленное для ERRAC и представленное в Брюсселе в январе 2007 г.

Признавая, что большинство положений стратегии ЕС в области рельсового транспорта, сформулированных за последние 15 лет, ориентировано на развитие высокоскоростных пассажирских сообщений и грузовых перевозок в международных сообщениях, ERRAC в то же время отметил важность попыток оценить масштабы деятельности и значимость транспортных услуг, оказываемых местными железными дорогами. Это позволит отрасли адаптироваться к усиливающемуся в последние годы законодательному

давлению со стороны ЕС на данный сектор транспортного рынка.

ERRAC уполномочил UITP провести исследование при финансовой поддержке со стороны Европейской комиссии в рамках программы FP6. При проведении исследования исходили из принятого в Европе подхода, что типичной в пригородных сообщениях является поездка на расстояние 15 км или продолжительностью 30 мин. В региональных сообщениях дальность поездки увеличивается до 70 км, продолжительность — до 1 ч. Метрополитены и трамвайные сети в исследовании не рассматривались.

Опросом были охвачены 220 независимых компаний-операторов из 29 стран, сгруппированных по четырем категориям:

- 15 стран — «старых» членов ЕС;
- восемь стран, недавно вошедших в ЕС;
- Норвегия и Швейцария (из пяти стран EFTA);
- страны — кандидаты на вступление в ЕС, включая Турцию, но исключая Македонию.

Дочерние компании крупных железных дорог, например 24 компании, принадлежащие отделению региональных перевозок железных дорог Германии DB Regio (рис. 1), или 20 компаний групп TER (обслуживают периферийные регионы страны) и Transilien (обслуживает регион Иль-де-Франс, т. е. Большой Париж, рис. 2) Национально-



Рис. 1. Поезд входящей в DB Regio компании NRW на станции Ремаген



Рис. 2. Поезд входящей в SNCF компании Transilien на станции Вилье-сюр-Марн

го общества железных дорог Франции, рассматривались как одна единица, равно как и 15 региональных и 11 пригородных компаний, входящих в группу Cercanias отделения эксплуатационной деятельности Национальных железных дорог Испании RENFE Operadora. Операторы — владельцы франшиз на железных дорогах Великобритании учитывались по отдельности.

В любом подобном исследовании сбор данных представляет серьезную задачу и не исключены некоторые пробелы или отсутствие информации в нужном разрезе. Данные получены от 201 компании, что составляет 91% заявленных в исследовании. Ряд компаний, в частности операторы британских франшиз, отказались сообщать некоторые данные, составляющие, по их мнению, коммерческую тайну. Некоторые не могут разделить итоговые результаты перевозочной работы между сообщениями дальнего следования и региональными. Тем не менее собранная информация признана достаточно полной для реалистичного анализа ситуации.

В общей сложности пригородные и региональные железные дороги перевозят 6,8 млрд. пассажиров в год и выполняют 194 млрд. пассажиро-км при обороте 21,7 млрд. евро. Это соответствует не менее чем 90% всего объема пассажирских перевозок и 50% пассажирооборота, ежегодно выполняемых железными дорогами Европы. Если исключить из рассмотрения персонал, занятый в службах инфраструктуры, с региональными и пригородными перевозками связана четверть работающих на железных дорогах, а именно около 360 тыс. чел., которые обслуживают 64 тыс. ед. подвижного состава, эксплуатируемого на линиях общей протяженностью 188 тыс. км.

Средняя дальность поездки в целом составляет 27,9 км и изменяется по рассматриваемым группам от 17,3 км в странах EFTA до 77 км в странах — кандидатах на вступление в ЕС. Средняя дальность в 15

Таблица 1

Перевозки пассажиров в пригородных и региональных сообщениях отдельных стран в год

Страна	Объем перевозок, млн. чел.	Пассажирооборот, млн. пассажиро-км	Средняя дальность поездки, км	Число поездок на 1 чел.
Австрия	209	Нет данных	Нет данных	25
Бельгия	132	То же	То же	13
Великобритания	713	21 585	30,3	12
Венгрия	223	Нет данных	Нет данных	22
Германия	1741	39 265	22,6	21
Испания	557	11 654	20,1	13
Италия	546	22 402	41,0	11
Польша	228	14 810	64,9	Нет данных
Португалия	148	Нет данных	Нет данных	14
Франция	1246	23 140	18,6	21
Чехия	139	5 227	37,6	14
Швейцария	362	5 271	14,6	49
Швеция	91	1 867	20,5	10

странах — «старых» членах ЕС, равная 25,2 км, определяется доминированием пригородных перевозок в Германии и Франции, особенно в регионе Иль-де-Франс, на который приходится 1 млрд. поездок в год из 1,246 млрд. в целом по стране (табл. 1).

### Эксплуатационные контракты

Принимая во внимание усиление влияния законодательных актов ЕС на политику государственных закупок и реструктуризацию железных дорог, ERRAC намеревался оценить структуру контрактов, заключаемых для обслуживания населения в пригородных и региональных сообщениях. В обзоре выделены три типа контрактов:

- с выполнением социально необходимого транспортного обслуживания для одной администрации (PSR1);
- с выполнением социально необходимого транспортного обслуживания для двух или более территориальных администраций (PSR2);
- с предоставлением транспортного обслуживания исключительно на коммерческой основе (FCB).

На рис. 3 показано распределение контрактов по типам в рассматриваемых регионах Европы, а в табл. 2 — распределение контрактов

между компаниями разной формы собственности.

Контракты типа PSR оговаривают требования к предоставляемому обслуживанию и его объем, а также размер компенсации или субсидии на покрытие эксплуатационного дефицита. Контракты заключаются путем прямого назначения, по итогам открытого конкурса или в какой-либо из форм субконтрактов. Усиление тенденции к организации открытых конкурсов для выбора оператора позволило таким компаниям, как Arriva, FirstGroup, Veolia, Transdev и Keolis, выйти за пределы национальных рынков, тогда как практика прямого назначения ведет, как правило, к выбору компаний — преемников бывших государственных компаний-монополистов.

Выявлены две схемы компенсации затрат:

- по расходам нетто: риски по эксплуатационным расходам и доходам несет оператор;
- по расходам брутто: эксплуатационные риски несет оператор, коммерческие — администрация, владеющая инфраструктурой.

В настоящее время в 15 странах — «старых» членах ЕС действуют 27 контрактов, предусматривающих компенсацию расходов по схеме брутто, и четыре подобных

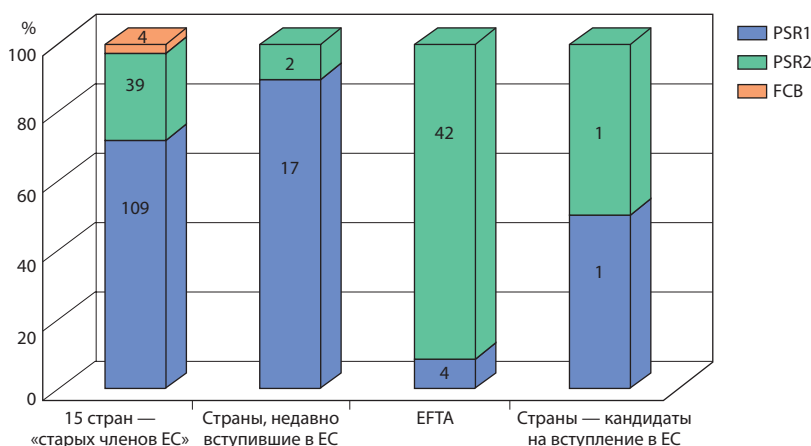


Рис. 3. Распределение контрактов по типам в некоторых европейских странах

Таблица 2

Распределение эксплуатационных контрактов в зависимости от формы собственности компаний

Компания	Число контрактов		
	PSR1	PSR2	FCB
Государственная	57	17	3
Частная	42	3	0
Государственно-частная	3	43	0

контракта имеются в странах, недавно вошедших в ЕС. В то же время во всех четырех рассматриваемых регионах действует существенно большее число (81) контрактов, оговаривающих возмещение расходов нетто. На рис. 4 показана взаимосвязь между схемой возмещения расходов и типом контракта, зависящая от опыта компании-оператора и позиции региональной администрации.

### Владельцы активов

Опрос показал, что 91% протяженности линий, используемых для региональных и пригородных перевозок, является собственностью национальных инфраструктурных

компаний или администраций. Еще 8% принадлежат отдельным операторам, главным образом независимым железным дорогам или национальным железнодорожным компаниям в трех странах ЕС, еще не выполнивших требования Директивы 91/440, 1% — другим владельцам, например местным администрациям. Если исходить из положений стандартов Директивы по безопасности 2004/49, то не менее 81% эксплуатационных компаний выполняют перевозки на инфраструктуре, которая физически или функционально отделена от европейской сети, но составляет не более 16% ее протяженности.

Рассматривая парк подвижного состава, исследователи столкну-

лись с трудностями классификации его единиц с точки зрения отнесения к поездам или отдельным вагонам. Вагоны поездов на локомотивной тяге продолжают доминировать в парках стран — новых членов ЕС, входящих в EFTA, и кандидатов в ЕС. Но доля таких вагонов не превышает 42% общей численности парков подвижного состава 15 стран, первыми вошедших в ЕС, в которых примерно такова же (42%) доля вагонов электропоездов, а на вагоны дизель-поездов приходится 15%. В Западной Европе двухэтажный подвижной состав составляет 15% парка, обслуживающего пригородные сообщения. Частные компании в отличие от государственных имеют в своем парке бóльшую долю моторвагонного подвижного состава: на электропоезда у них приходится до 75%, на дизель-поезда — 18% парка.

Почти 90% единиц подвижного состава принадлежит операторам — 47% непосредственно и 41% с использованием разных форм субсидирования. Еще 7% подвижного состава находится в собственности администраций, с которыми заключены контракты, 5% арендованы на условиях лизинга.

На основе собранных материалов и данных ERRAC подготовил заключение, в котором утверждается, что пригородные и региональные железные дороги представляют собой значительные активы европейского сообщества, и прогнозируется усиление их роли и значения по мере роста численности частных автомобилей и перегруженности автомобильных дорог. По оценке UITP, пригородные сообщения помогают избежать на автомобильных дорогах возникновения заторов общей длиной до 24 млн. км в год и способствуют уменьшению выбросов в атмосферу углекислого газа на 30 млн. т в год, не говоря уже о сокращении числа дорожных происшествий разной степени тяжести.

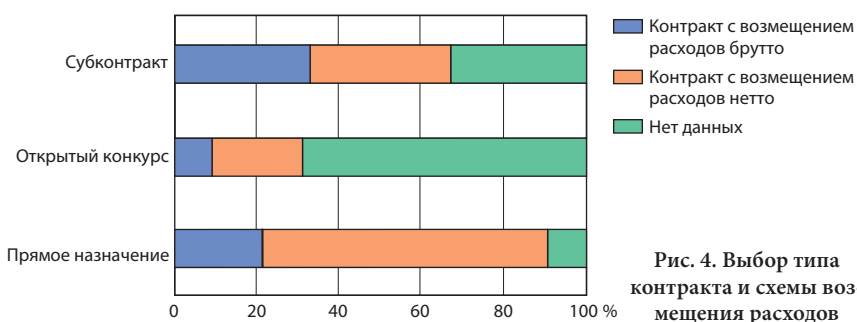


Рис. 4. Выбор типа контракта и схемы возмещения расходов

H. Hondius. Railway Gazette International, 2007, № 3, p. 140–141.