

# Железные дороги Италии: финансовое оздоровление и дальнейшее развитие

Благодаря приходу нового менеджмента компании — оператору железных дорог Италии FS удалось переломить тенденцию непрерывного ухудшения финансовых результатов эксплуатационной деятельности: в 2007 г. удалось сократить убыток до 420 млн. евро по сравнению в 2,12 млрд. евро в 2006 г., причем этот результат оказался лучше прогнозируемого. Ряд инвестиционных проектов выполняет компания — провайдер инфраструктуры RFI, так, к концу 2009 г. в Италии должно быть завершено создание высокоскоростного направления длиной 630 км, которое соединит Турин и Неаполь через Милан и Рим. В том же году начнутся работы по проекту тоннеля под альпийским перевалом Бреннер.

## Финансовое положение

Ситуация на железных дорогах Италии в 2006 г. складывалась критическая. Во всех бизнес-секторах, особенно в секторе грузовых перевозок, наблюдалась общая картина роста расходов на фоне сокращения доходов. Результатом стал общий убыток, в 4 раза превысивший потери 2005 г. В то же время FS сталкивалась с ужесточающейся конкуренцией со стороны растущего числа компаний, пользующихся открытым доступом, и независимых грузовых операторов. Тарифы на пассажирские перевозки в дальнем следовании были заморожены с 2001 по 2007 г., прежнему руководящему звену компании не удалось повысить грузовые тарифы и контролировать рост расходов. В 2006 г. были начаты переговоры с правительством по поводу увеличения расходов, ухудшения состояния инфраструктуры и окупаемости инвестиций. Около 50% доходов FS поступает из общественного сектора, и, если исходить из положения, что государство намерено гарантировать всеобщую мобильность, по-

добные условия должны быть отражены в контракте с транспортной компанией.

В сентябре 2006 г. изменился состав высшего управленческого звена компании, и первостепенными приоритетами нового менеджмента стали сокращение расходов и по-

вышение тарифов. Одним из ключевых мероприятий по уменьшению расходов стало перераспределение полномочий в пользу низших уровней вертикали управления, с тем чтобы усилить контроль как за выполнением обязанностей, так и за реализацией полномочий. Кроме того, усилен контроль за поставщиками с той же целью сокращения расходов.

## Пассажирские перевозки

FS добилась права повысить на 15% плату за проезд в поездах категории InterCity и высокоскоростных с 1 января 2007 г. Через год последовало второе повышение, также на 15%, но только для высокоскоростных сообщений. Перевозки на



Рис. 1. Пассажирский поезд компании Trenitalia вблизи г. Мейна

Таблица 1

## Инвестиционный план FS по обновлению парка подвижного состава

Подвижной состав	Число, ед.	Цена, млн. евро	Год поставки
Пригородные и региональные пассажирские сообщения			
<i>Приобретение нового подвижного состава</i>			
Электровозы серии E464	388	601	2008
Электровозы серии E464	150	389	2010
Электропоезда	110	1196	2011
Дизель-поезда Minuetto	40	155	2012
Вагоны с низким уровнем пола	900	835	2013
Двухэтажные вагоны	300	340	2013
Электровозы серии E464	294	848	2014
<i>Модернизация подвижного состава</i>			
Вагоны с низким уровнем пола	245	105	2011
Вагоны для поездов средней дальности	2340	542	2013
Пассажирские сообщения дальнего следования, в том числе высокоскоростные			
<i>Приобретение нового подвижного состава</i>			
Поезда из вагонов с наклоняемыми кузовами	12	251	2008
Вагоны для поездов InterCity	400	183	2008
Хвостовые вагоны с кабинами управления для поездов InterCity	20	26	2009
Вагоны с купе (T6)	86	14	2009
Спальные вагоны (WLMU)	136	28	2009
Высокоскоростные электропоезда	50	1135	2011
<i>Модернизация подвижного состава</i>			
Электропоезда серии ETR 480 (конверсия в многосистемные серии ETR 485)	15	78	2008
Электропоезда серии ETR 480 (доведение до категории высокоскоростных)	74	142	2008
Моторные вагоны электропоездов серии E404	59	55	2008
Моторные вагоны электропоездов серии E414	20	6	2009
Грузовые перевозки			
<i>Приобретение нового подвижного состава</i>			
Вагоны для интермодальных перевозок	300	16	2009
Обычные вагоны	400	53	2010
<i>Модернизация подвижного состава</i>			
Вагоны для интермодальных перевозок	430	2	2009
Тепловозы серии D343	40	40	2009
Обычные вагоны	3000	17	2010
Обеспечение эксплуатационной совместимости локомотивов	50	250	2011

основных высокоскоростных направлений Турин — Милан — Рим — Неаполь и Рим — Венеция растут на 2% в год, и в последние 2 года они получили мощный толчок благодаря открытию новых участков. Вме-

сте с тем дочерняя FS компания Trenitalia, в ведении которой находятся пассажирские (рис. 1), в том числе высокоскоростные, и грузовые сообщения, станет первым оператором в мире, который начиная

с 2010 г. столкнется с прямой конкуренцией, когда частная компания NTV реализует право эксплуатировать на тех же линиях новые высокоскоростные поезда типа AGV компании Alstom. Для Trenitalia

конкуренция полезна тем, что вынуждает контролировать расходы, но тем более важны одинаковые правила для всех участников рынка перевозок.

На других маршрутах дальнего сообщения перевозки остаются стабильными при снижении населенности дневных поездов меньшей комфортности и ночных. Еще 3–4 года назад доля перевозок, выполняемых ночными поездами, достигала 35% в общем объеме выполняемых в дальних сообщениях, но к настоящему времени она снизилась до 25% в силу конкуренции со стороны бюджетных компаний воздушного транспорта.

В секторе региональных, местных и пригородных пассажирских перевозок ситуация определяется следующим обстоятельством. Национальное правительство субсидирует регионы для возмещения расходов транспортных компаний по оказываемым услугам. Проблема, однако, состоит в том, что регионы платят Trenitalia меньше, чем было согласовано. К тому же субсидии сохраняются на уровне 1998 г. Проездная плата остается невысокой: средний доход компании колеблется в пределах от 0,35 до 0,38 евро/пассажира-км. Государство пыталось ввести концессионные схемы обслуживания в региональных сообщениях, но три проведенных тендера не дали желаемых результатов: низкий уровень субсидий и проездной платы не привлекли желающих.

В итоге Trenitalia приняла радикально новую политику для разрешения данной проблемы. Компания разработала перечень услуг той или иной категории в том или ином объеме с соответствующей денежной оценкой, из которого регионы могут выбирать необходимые, по их мнению, размеры и уровень обслуживания. Эта инициатива была выдвинута в конце 2007 г., за ней последовал этап переговоров и согласований. Власти регионов не вы-

ражают особого воодушевления по поводу нового подхода, но теперь они по крайней мере знают, чего стоит каждая транспортная услуга.

Ситуацию несколько сгладило то обстоятельство, что предыдущее правительство выделило в апреле 2007 г. дополнительно 80 млн. евро, чтобы сохранить некоторые региональные сообщения, подпадавшие под угрозу прекращения обслуживания.

Несмотря на финансовые проблемы, Trenitalia видит серьезные перспективы на рынке обслуживания пригородных и местных сообщений, особенно в крупных городах, где перевозки растут на 2–3% в год, но рельсовый и другие виды общественного транспорта пока имеют на этом рынке относительно малые доли. В Милане, например, доля рельсового транспорта в 2004 г. равнялась 21,7%, а всего общественного — 32,4% по сравнению с 66% в Мадриде и 67% в Париже. Trenitalia намерена увеличить долю железных дорог к 2011 г. до 50% в Милане и Риме и до 43% в Неаполе. По оценке компании, новый подвижной состав привлечет

дополнительные пассажиропотоки. Trenitalia планировала увеличить предложение по провозной способности на 34% в течение следующих 4 лет путем инвестирования 4,9 млрд. евро в период с 2007 по 2011 г. как на приобретение нового подвижного состава, так и на модернизацию эксплуатируемого (табл. 1). Этот план, анонсированный правительством, получил название «1000 поездов». Если правительство заинтересовано в повышении уровня пассажирских перевозок, ему следует выделить еще 1,5 млрд. евро инвестиций, но важно отметить и то, что общество получит выгоду в размере 650 млн. евро за счет меньшего загрязнения окружающей среды и разгрузки городских улиц от автотранспортных средств.

### Грузовые и почтовые перевозки

Мероприятия, направленные на развитие и повышение эффективности грузовых перевозок, выполняемых Trenitalia, проводятся в следующих направлениях. Компания



Рис. 2. Грузовой контейнерный поезд FS на станции Местре

свободна в назначении тарифов, но предыдущая администрация этим правом не пользовалась. Между тем повышение, например, тарифа в интермодальных перевозках (рис. 2) на 12% не имело последствий в виде снижения объема перевозок, хотя подобная реакция не исключалась. Это подтверждает допущение, что тарифы держались на низком уровне слишком долго.

Требуется повысить производительность в грузовых перевозках. Недопустимо положение, когда средняя масса грузового поезда равна 400 т. Trenitalia разрабаты-

ет планы реформирования грузовых сообщений в целом, включая концентрацию деятельности на крупных терминалах и развитие станций в портах. В Италии еще недавно было около 800 грузовых станций, их число уже сокращено до 200, но имеются резервы для уменьшения до 150 или 100.

Новые компании-операторы имеют долю 30% в грузовых перевозках с пересечением границ. Это определяет направление на развитие ресурсов на севере страны. Пока же компания является монополистом в южных районах Италии,

на островах Сардиния и Сицилия, где расходы несопоставимы с доходами. Ситуацию сглаживает то, что пока правительство субсидирует эту деятельность.

Активные мероприятия уже дают результаты. Грузооборот вырос в 2007 г. на 4% и достиг 24,5 млрд. ткм, из которых 7,5% пришлось на международные сообщения.

FS и национальное почтовое ведомство Poste Italiane в феврале 2008 г. учредили совместное предприятие Italy Logistics, в котором FS отводится роль перевозчика на магистральных направлениях, а Poste Italiane будет выполнять функции сбора грузов и их развоза в конечные пункты назначения по автомобильным дорогам. Обе стороны рассчитывают, что Italy Logistics станет к 2010 г. одной из крупнейших логистических компаний страны.

Около 200 млн. евро предполагается инвестировать в строительство в стране новых терминалов общей площадью 2,5 млн. м<sup>2</sup>. Сооружение первого начато в Брешии, поставлена задача построить в течение 2–3 лет еще 10–12 терминалов средней площадью 250 тыс. м<sup>2</sup>.

### Развитие инфраструктуры

Сеть железных дорог Италии к декабрю 2009 г. получит качественное развитие: шесть важнейших городов страны будут связаны высокоскоростными линиями, что обеспечит существенное сокращение длительности поездок и прирост провозной способности. Наряду с этим планируется завершение ряда важных проектов удвоения путей. Однако этими проектами развитие национальной железнодорожной сети не ограничивается (рис. 3). Планируется продолжение высокоскоростного строительства, кроме того, в 2009 г. начнется реализация проекта Brenner Base Tunnel на важной трансальпийской связи с Австрией и Германией.



Рис. 3. Схема железных дорог Италии



Рис. 4. Электропоезд серии ETR 500 на линии Direttissima вблизи г. Ареццо

Высокоскоростные линии уже связывают города Турин и Новара, Милан и Тревильо, Падуа и Венеция на оси северо-запад – восток и Флоренция – Рим – Неаполь в коридоре север – юг. Открыт участок, построенный в обход Везувия между Неаполем и Салерно. В декабре 2008 г. войдет в эксплуатацию линия длиной 182 км Милан – Болонья. Через год планируется завершение строительства следующих линий:

- Болонья – Флоренция длиной 78 км, из которых 73 км пройдут в тоннеле под Апенниннами;
- Новара – Милан длиной 40 км;
- последнего 18-км участка линии Рим – Неаполь длиной 204,6 км.

К этому времени намечено также завершить реконструкцию линии Direttissima (Рим – Флоренция, рис. 4), первой в Европе высокоскоростной железной дороги, открытой для движения поездов еще в 1977 г.

Выполнение этих проектов сократит длительность поездки из Милана в Рим с 4 ч 30 мин (только несколько поездов, ориентированных на поездки с бизнес-целями, имеют лучшее время в пути 4 ч 5 мин) до 3 ч и тем самым делает железные дороги конкурентоспособными по этому показателю с

воздушным транспортом (табл. 2). Кроме того, высвобожденную пропускную способность можно будет направить на интенсификацию грузовых и региональных пассажирских перевозок на линиях обычного типа.

Со строительством высокоскоростных линий связан также ряд

Таблица 2

**Сокращение длительности поездок**

Линия	Длительность поездки	
	до ввода высокоскоростной линии в эксплуатацию	в декабре 2009 г.
Турин – Милан	1 ч 30 мин	50 мин
Милан – Болонья	1 ч 42 мин	56 мин
Болонья – Флоренция	59 мин	30 мин
Флоренция – Рим	1 ч 35 мин	1 ч 20 мин <sup>1</sup>
Рим – Неаполь	1 ч 45 мин	1 ч 05 мин

<sup>1</sup>После реконструкции линии Direttissima.

Таблица 3

Реализуемые в городах Италии проекты, связанные со строительством высокоскоростных линий (на начало 2008 г.)

Город	Проект	Ход выполнения, (в скобках — срок завершения)
Турин	Пересекающая город линия длиной 12 км, новая станция Порта-Суза	Завершен на 35% (2009 г.)
Болонья	Пересекающая город линия длиной 17,7 км, новая станция для высокоскоростных поездов	Завершен на 52% (2011 г.)
Флоренция	Пересекающая город линия длиной 8 км, новая станция Бельфьоре	Завершен на 17% (2014 г.)
Рим	Новый участок длиной 10 км, реконструкция станции Тибуртина	Завершен на 80% (2009 г.)
Неаполь	Новый участок длиной 6,2 км, новая станция Афрагола	Завершен на 58% (2010 г.)

проектов, выполняемых в крупных городах страны (табл. 3).

Все высокоскоростные линии оснащаются европейской системой управления движением поездов ETCS/ERTMS уровня 2, что поддерживает режим эксплуатации с максимальной скоростью до 300 км/ч. FS настолько уверена в надежности этой системы, что на новых участках дублирующие системы сигнализации отсутствуют. ETCS/ERTMS уже хорошо зарекомендовала себя на высокоскоростных линиях Рим — Неаполь и Турин — Новара. Компания — провайдер инфраструктуры железных дорог Италии RFI закладывает пре-

дельное годовое число отказов в размере восьми так называемых тяжелых случаев, когда одновременно блокируются более чем один поезд. Этот предел до сего времени ни разу не был превышен.

RFI уделяет много внимания работе по совершенствованию сети обычных линий путем модернизации систем сигнализации и поездного контроля и укладки второго пути на оставшихся однопутными участках магистральных линий. В 2007 г. RFI завершила монтаж оборудования системы управления движением поездов SCMT на линиях общей протяженностью 11 тыс. км (реализация этого проекта бы-

ла начата в 2000 г.). В этой системе используются путевые приемопередатчики ETCS, что создает основу для последующего перехода на систему ETCS уровня 1 с передачей данных по радио. В плане перехода на систему ETCS приоритет имеют три выделенных ЕС трансъевропейских транспортных коридора, заходящие на территорию Италии. В 2015–2026 гг. RFI планирует перевести на ETCS еще 4200 км линий, или в общей сложности почти половину сети.

В 2007 г. RFI завершила первый этап работ по монтажу устройств системы радиосвязи GSM-R — этой системой были оснащены 7500 км магистральных линий. Второй этап предусматривает перевод на GSM-R 8500 км второстепенных линий к 2011 г., но необходимое финансирование проекта в размере 500 млн. евро пока не обеспечено.

Внедрение современных технологий сигнализации и связи, включая создание девяти крупных центров управления, на основных и менее продвинутых на второстепенных линиях позволит поднять уровень точности выполнения графика до 90% для поездов как дальнего следования (с отклонениями в пределах 15 мин), так и региональных (5 мин). Следует отметить, что за счет применения прогрессивных технологий Италия занимает лидирующие в Европе позиции по безопасности движения поездов (рис. 5).

В 2008 г. RFI завершает программу удвоения путей на важной магистральной линии Болонья — Верона, на линии Милан — Лечче и на отдельных участках кольцевой железной дороги вокруг Рима. В следующем году подобные работы выполнят на так называемом участке Bellavista линии Бари — Таранто и на участке Мессина — Патти линии на Палермо (о. Сицилия), а затем и на кольцевой линии в районе Венеция — Местре для ускорения продвижения грузовых поез-

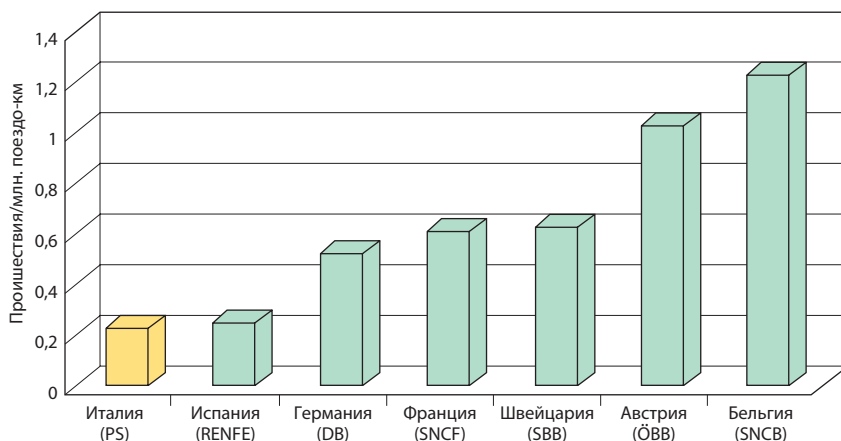


Рис. 5. Безопасность движения на железных дорогах Европы (усредненные показатели за 2002–2004 гг.)

дов в Словению и страны Восточной Европы по европейскому коридору V.

Работы на участке длиной 60 км Тревильо — Брешиа высокоскоростной линии Милан — Венеция начнут в 2009 г., с тем чтобы завершить в 2014 г. На остающемся участке Брешиа — Верона — Падуа пока ведутся только проектные работы, в то время как финансирование со стороны ЕС предположительно будет выделено на новую линию Генуя — Тортона. Что касается франко-итальянского проекта строительства новой линии Лион — Турин, то наличие политической воли способствовало учреждению форума, в котором с целью достижения приемлемых соглашений помимо железных дорог участвуют представители властных и общественных кругов, а также ряда организаций, причастных к реализации проекта.

По мнению RFI, в 2009 г. возможно заключение контракта на строительство тоннеля длиной 56 км под перевалом Бреннер (Фортецца, Италия — Инсбрук, Австрия). На реализацию рассчитанного на 12 лет масштабного проекта стоимостью 6 млрд. евро ЕС уже выделил 900 млн. евро. Тоннель ускорит сообщение между Италией и Германией, особенно в грузовых сообщениях.

Текущий инвестиционный бюджет развития инфраструктуры железных дорог Италии оценивается в 6 млрд. евро в год (рис. 6). В пятилетнем инвестиционном плане, принятом в ноябре 2008 г., выделены четыре основные категории проектов:

- уже начатые с общим бюджетом 42,7 млрд. евро;
- приоритетные с общим бюджетом 32,4 млрд. евро, работы по ко-

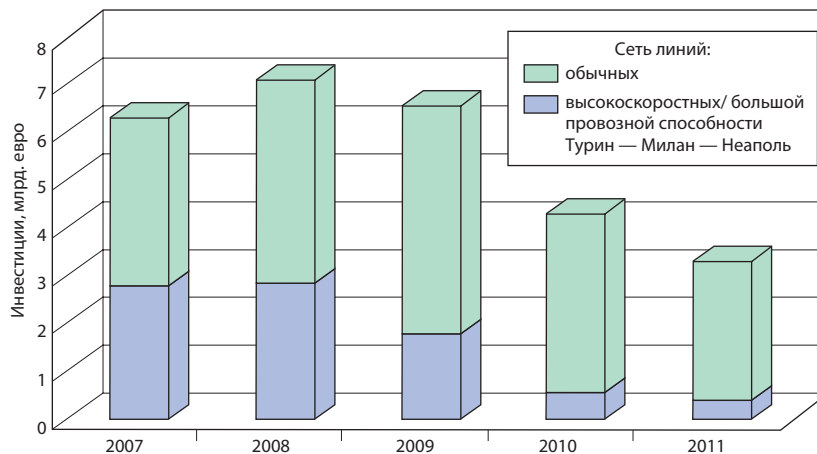


Рис. 6. Инвестиционная программа RFI

торым начнутся, как только будет открыто финансирование;

- прочие, например по запросам местных администраций (35,5 млрд. евро);
- дополняющие общий план (45,9 млрд. евро).

Относительно проектов последней категории, однако, в политических кругах существуют определенные сомнения.

В 2008 г. введен в действие новый порядок финансирования экстраординарных работ по текущему содержанию инфраструктуры. С правительством подписывается контракт на согласованный уровень эксплуатационной готовности по каждой линии, который и определяет необходимые финансовые средства. Новый контракт будет стоить около 1 млрд. евро, и на RFI в случае невыполнения обязательств налагаются штрафные санкции. RFI имеет отдельные контракты с Trenitalia и 25 другими независимыми операторами.

До недавнего времени RFI имела широкий круг ответственности, включая функции выделения пропускной способности, сертификации эксплуатационных компаний-

операторов и вопросы безопасности движения в целом. Компания готовила все эксплуатационные нормы и правила, ратифицировала новые стандарты наподобие ERTMS и занималась расследованием инцидентов. Весной 2008 г. было создано национальное агентство по железнодорожной безопасности (ANSF), в ведение которого переходит ответственность за подготовку новых эксплуатационных норм, сертификацию и мониторинг безопасности на железных дорогах. В штате ANSF примерно 300 чел., около половины сотрудников перейдет из RFI.

В перспективе приоритетными останутся проекты по завершению формирования высокоскоростной сети и работы по повышению провозной способности. Выполнить их — значит получить долговые обязательства в размере 6 млрд. евро. Реальный выход из подобной ситуации состоит в поиске такой системы обеспечивающего прибыль менеджмента, которая гарантирует возможность погашения долгов.

*D. Briginshaw. International Railway Journal, 2008, № 5, p. 23–32.*