

Рассматриваемый проект состоит из трех отдельных элементов общей стоимостью около 200 млн. евро: это новый проходящий по улицам участок длиной 3 км от станции Коимбра-Б к университету и госпиталю, восстанавливаемый участок магистральной линии в долине реки Мондегу и реконструируемая под движение поездов трамвая (с электрификацией и изменением ширины колеи с 1668 на 1435 мм) упомянутая выше линия.

Результатом должна стать линия облегченного рельсового транспорта длиной 10 км в городской черте и 27 км в пригородах.

Как и для большинства проектов городского рельсового транспорта, обещающих невысокие доходы, основная часть инвестиций предусматривается из государственных источников, в данном случае из бюджета, и фонда ERDG/Reder Европейского союза. Роль KPMG сводится к консультациям по соответствующей финансовой и контрактной структуре проекта.

Metro Montego разработала структуру из двух независимых контрактов, заключаемых по итогам одного конкурса (по принципу «две концессии, один конкурс»). Контракт в части инфраструктуры предусматривает проектирование, строительство, финансирование и текущее содержание инфраструктуры в течение 30 лет (5 лет строительства и первые 25 лет эксплуатации) и механизм возмещения затрат в зависимости от эксплуатационной готовности. Второй контракт в части эксплуатации сроком на 9 лет включает механизм возмещения затрат в зависимости от доходности и уровня обслуживания. Два контракта будут подписываться в пакете, оба меха-

низма возмещения начнут работать с первого дня эксплуатации.

Такой подход имеет важное значение в аспектах объединения инфраструктурных и эксплуатационных компонентов на этапах строительства, сдачи-приемки и отделения капиталоемкой инфраструктурной составляющей от потенциальных рисков недостаточной доходности на этапе эксплуатации.

Вторая новация касается подвижного состава. Заказ подвижного состава входит в контракт по инфраструктуре, но имеет две частные особенности. Во-первых, Metro Mondego настаивает на том, чтобы изготовитель подвижного состава был субподрядчиком по одному или нескольким представленным на конкурс предложениям, но при этом не был членом консорциума. Во-вторых, компания заинтересована в предложениях, которые позволят приобрести подвижной состав у консорциума инфраструктуры через несколько лет после ввода линии в эксплуатацию.

Преимущества этих новшеств следующие. В предложениях по контрактам учтен опыт Португалии и Великобритании в части управления рисками доходной части, как это было, например, в проектах пригородной линии Fertagus в Лиссабоне и трамвайной Tramlink в Кройдоне. Обеспечена также гибкость структуры лондонской системы Docrlands Light Railway, когда строительство продолжений не требует приобретения отдельной концессии.

*International Railway Journal*, 2004, № 6, p. 21 – 23;  
*J. Ware. Railway Gazette International*, 2005, № 10, p. 630.

## Железные дороги Бельгии после реорганизации

*В начале 2005 г. произошла реорганизация Национального общества железных дорог Бельгии (SNCB) с разделением его в соответствии с директивами ЕС на компании инфраструктуры Infrabel и операторскую SNCB. Одной из основных задач реорганизации является переход к безубыточной коммерческой эксплуатации в рамках публичного договора.*

Обе компании начали деятельность без долговых обязательств, поскольку государство взяло на себя весь долг в размере 7,4 млрд. евро, но за новой хол-

динговой компанией SNCB Holding остались обязательства в размере 2,4 млрд. евро. Созданием этого холдинга вместе с учреждением фонда инфраструктуры железных дорог (FIF) с функциями управления долговыми обязательствами и финансирования Infrabel реструктуризация завершилась (рис. 1).

SNCB Holding, Infrabel и SNCB являются самостоятельными государственными компаниями. Их общая задача остается той же: железные дороги должны обеспечить потребителям безопасное, надежное, пунктуальное обслуживание высокого уровня в рамках сбалансированного бюджета. Основные

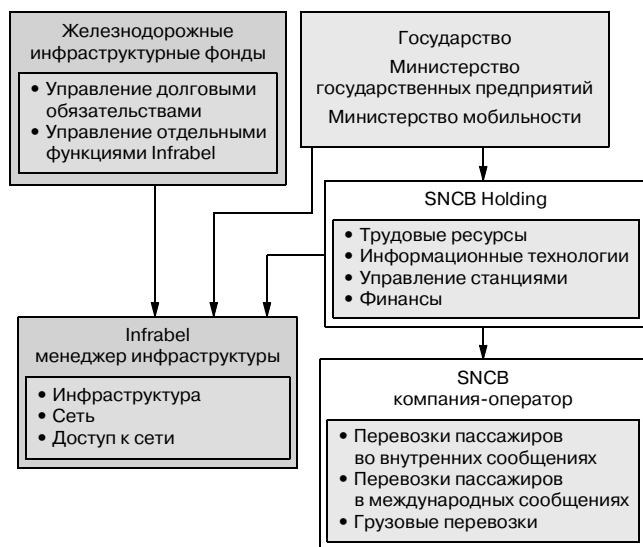


Рис. 1. Новая организационная структура железных дорог Бельгии

эксплуатационные показатели 2004 г., последнего года работы в старых условиях, отражают рост на 7,9 % (до 165 млн. чел.) объема пассажирских перевозок во внутренних сообщениях, снижение на 0,3 % (до 13,4 млн. чел.) в международных сообщениях и увеличение на 4,5 % (до 52,2 млн. т) объема грузовых перевозок. Оборот по этим видам перевозок вырос на 7,9; 3,7 и 0,9 % соответственно.

К достоинствам принятой модели относят то, что, с одной стороны, сохраняется ответственность перед обществом за выполнение обязательств по транспортному обслуживанию, а с другой — создание трех независимых компаний позволяет каждой из них сконцентрироваться на своей профильной деятельности и задачах с помощью собственных бизнес-моделей.

Реорганизация не повлияет на ход выполнения крупных проектов, включая строительство высокоскоростных линий, создание сети скоростных региональных линий (RER) в районе Брюсселя, развитие провозной способности за счет удвоения путей, реконструкцию станций и приобретение нового подвижного состава.

### Бюджет 2005 г.

В рамках инвестиционной программы 2004 – 2007 гг., оцениваемой в 6,3 млрд. евро, бюджет железных дорог на 2005 г. равен 1,48 млрд. евро, что на 30 млн. меньше, чем в 2004 г. Программа в целом предусматривает поэтапную модернизацию сети (от провинции к провинции), обновление парка подвижного состава, реконструкцию станций, строительство новых линий, включая высокоскоростные и сети RER в Брюсселе, а также мероприятия по повышению безопасности, в том числе переход на систему радиосвязи GSM-R.

Крупнейший элемент инвестиций (473,4 млн. евро) составляют расходы на высокоскоростную сеть, срок готовности которой к вводу в эксплуатацию назначен на конец 2006 г., исключая участок Льеж — граница с Германией (он должен быть готов к середине 2007 г.).

Мероприятия на действующей сети, направленные на повышение скорости движения поездов и увеличение провозной способности, оцениваются в 118,4 млн. евро. Проекты включают развитие сети поездной радиосвязи GSM-R, реконструкцию моста на участке Эргелин — Шарлеруа, терминалов в портах Антверпена и Зебрюгге, укладку еще двух путей между Гентом и Брюгге, сооружение кривой вблизи Лёвена для спрямления маршрута прямых поездов, следующих в Брюссель из Арсхота, и изыскания по ряду проектов, финансируемых при участии государственного и частного секторов, в том числе по модернизации коридора Брюссель — Люксембург, строительства тоннеля Liefkenchoek и контейнерного терминала в Брюсселе.

Отдельная статья расходов (80 млн. евро) на развитие сети RER в Брюсселе обеспечит продолжение работ на участке Ватермел — Шуман — Йосафат и в кривой у Носсегема, а также обязательные закупки в связи с работами на линиях из Брюсселя в Оттиньи, Нивель и Дендерлеув.

На текущее содержание сети выделяется 285,1 млрд. евро. Концентрация функций сигнализации в меньшем числе центров с соответствующим повышением уровня компьютеризации (расходы в размере 55,2 млн. евро) обеспечит более высокий уровень безопасности движения. Остальные средства по этой статье выделены на ремонт пути, контактной сети и устройств тягового электроснабжения.

Расходы в размере 123,7 млн. евро предусмотрены на ремонт и развитие крупных станций: Брюссель-Центральный, Намюр, Льеж, Антверпен, Лёвен и нескольких других.

Бюджет расходов на подвижной состав (207,1 млн. евро) охватывает приобретение дополнительных двухэтажных вагонов типа М6 для поездов международных сообщений, электропоездов с конструкционной скоростью 250 км/ч для сообщения Брюссель — Амстердам, многосистемных электропоездов и маневровых тепловозов. Отдельная статья оговорена для программы реконструкции эксплуатируемого подвижного состава

Все 1,48 млрд. евро бюджета 2005 г. разделены между компаниями следующим образом: SNCB Holding — 143,5 млн., Infrabel — 1,03 млрд., SNCB — 298,5 млн. евро. Государство предоставляет 814,6 млн. евро, 80 млн. поступают из фонда финансирования RER в Брюсселе, независимая организация по финансированию высокоскоростного строительства Financiere TGV вносит 365,4 млн. евро.

### Компания Infrabel

Бельгийский вариант реализации директив ЕС по железнодорожному транспорту предусматривает передачу государством компании Infrabel всех функций и задач, связанных с управлением инфраструктурой, включая регулирующие, независимость исполнения которых частично гарантируется недопущением к выполнению этой функции всех лиц, работавших в качестве операторов в предыдущие 2 года или имевших прямой или косвенный интерес в компаниях-операторах.

Структура Infrabel имеет два уровня принятия решений, что обеспечивает реальность заявленной независимости. Первый уровень — совет директоров из шести членов, причем пятерых назначает государство и одного — SNCB Holding. Второй уровень устроен так, что генеральный управляющий — менеджер по вопросам распределения ниток графика и установления платы за пользование ими полностью независим в целях гарантии равного и недискриминационного доступа к инфраструктуре железных дорог Бельгии.

В данном случае государство имеет 99 % решающих голосов и 100 % акций SNCB Holding, которая, в свою очередь, имеет 100 % голосов и акций компании-оператора SNCB. В ведении государства находится 80 % (плюс один) голосов и 17 % акций Infrabel. SNCB Holding владеет 83 % акций Infrabel и 20 % (минус один) голосов.

Infrabel полностью финансируется государством и частично через фонд FIF, который создан как специальный механизм для управления оставшимися долговыми обязательствами SNCB в размере 7,4 млрд. евро. Доля активов в том же размере (7,4 млрд. евро), которыми может пользоваться Infrabel, также размещена в FIF.

Основные функции Infrabel распределены между тремя комитетами. В первый входят руководители SNCB Holding, SNCB и Infrabel, которые рассматривают проблемы, затрагивающие общие цели с учетом интересов государства, и вырабатывают общие принципы стратегии. Поскольку государство ежегодно вносит 2,3 млрд. евро, понятно, что окончательные решения по новому строительству принимает правительство.

Второй (инвестиционный) комитет выносит решения по глобальным пакетам капитальных вложений, представляемым на государственный уровень. В задачи третьего комитета входит контроль за точностью движения поездов.

Основными функциями Infrabel являются строительство новых объектов, модернизация, содержание инфраструктуры и управление ею, включая задачи увеличения провозной способности, а также контроль над безопасностью эксплуатации инфраструк-

туры, внедрение общеевропейских систем управления движением поездов (ETCS) и связи (GSM-R), сертификация локомотивных бригад.

### Новые задачи SNCB

Основными задачами SNCB, ведущей компании-оператора грузовых и пассажирских перевозок железных дорог Бельгии, после реструктуризации являются оздоровление финансового положения, реформирование организации грузовых перевозок и ряд других, включая повышение уровня обслуживания наряду с увеличением к 2008 г. объема перевозок на 27 % в международных сообщениях и на 6,5 % во внутренних.

В части формирования доходов важна роль тарифов. На международном уровне компания SNCB и ее партнеры Eurostar, Thalys и TGV свободны в установлении тарифов, но должны учитывать экономические факторы и стратегические вопросы, которые часто препятствуют повышению платы за проезд. Необходим поиск иных решений.

SNCB вела переговоры с правительством по согласованию тарифов на перевозки во внутренних сообщениях с целью выработки формулы, учитывающей повышение уровня обслуживания и другие факторы.

Перевозки по железным дорогам в размере порядка 700 тыс. чел. в день в основном сконцентрированы на направлениях, ведущих в Брюссель (рис. 2 и 3). В соответствии с требованиями правительства SNCB намерена увеличивать долю на рынке местных перевозок, но достижение этой цели требует решения других задач: увеличения парка двухэтажных вагонов и совершенствования эксплуатационной системы в целом без отрицательного влияния на уровень комфорта для пассажиров.



Рис. 2. Пригородный электропоезд



Рис. 3. Пассажирский поезд дальнего следования



Рис. 4. Грузовой поезд

Учитывая значительную социальную роль железнодорожного транспорта, правительство страны заинтересовано в доступности проезда в пригородных сообщениях. Механизм возмещения соответствующих расходов SNCB также требует совершенствования.

В грузовом секторе (рис. 4) острой остается проблема сокращения расходов при сохранении объе-

мов перевозок. Важным фактором должно стать достигнутое в 2004 г. соглашение с профсоюзами о выполнении персоналом грузовых станций нескольких функций, что обеспечит более полное использование рабочего времени и повышение производительности труда.

SNCB имеет на рынке грузовых перевозок одного конкурента — компанию Dillen & Le Jeune Cargo (DLC), которая с 2002 г. выполняет перевозки из Антверпена в Германию, эксплуатируя шесть шестиосных электровозов серии 66 постройки EMD GM, арендованных у Porterbrook.

Масштабы конкуренции иллюстрирует такой факт: SNCB платит Infrabel 193,2 млн. евро в год в виде платы за доступ, а DLC — 250 тыс., но при этом крупным акционером последней является швейцарская компания Нурас, часть акций которой, в свою очередь, принадлежит Федеральным железным дорогам Швейцарии.

Относительно небольшая площадь территории Бельгии, безусловно, накладывает свои ограничения на транспортный рынок страны, но вместе с ними существуют также политические и логистические границы. Интересные перспективные возможности представляет логистический коридор из Роттердама (Нидерланды) через Бельгию и Северную Францию в Базель (Швейцария). К нему тяготеют западные районы Гер-

мании и ряд портов, что усиливает его привлекательность для грузовых и пассажирских перевозок. Между тем SNCB уже имеет опыт организации перевозок двухсистемными электропоездами на север Франции и поездами на тепловозной тяге в Роттердам.

*International Railway Journal*, 2005, № 4, p. 12 – 17.