

Кризис и шансы усиления роли общественного транспорта

Во многих странах мира для предшествующих 5 лет был характерен значительный рост спроса на услуги общественного транспорта. Самым высоким, порядка 20%, был рост перевозок в Лондоне и Брюсселе, во Франции за пределами Парижа число перевезенных пассажиров с 2006 по 2008 г. возросло на 12%.

Вопрос увеличения провозной способности входит в число первостепенных для многих компаний и администраций общественного транспорта. Этому в немалой степени способствовали рост цен на топливо и усугубление транспортной ситуации в городах, включая снижение максимальной скорости движения автомобилей, недостаток мест для парковки и в результате непредсказуемость общего времени поездки в целом и ряд других факторов. Сдвигу общественного мнения в пользу публичного транспорта благоприятствовало и углубление понимания экологических аспектов

активизации мобильности населения. Около 70% лиц, опрошенных в рамках международного анкетирования, проведенного компанией Keolis, заявили о готовности изменить транспортные привычки по экологическим причинам, а 25% сообщили о том, что уже сделали это.

Динамика объема перевозок общественным транспортом в США и ряде стран Европы с 2000 по 2008 г. показана на рисунке.

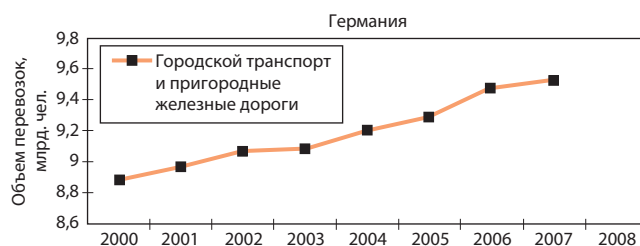
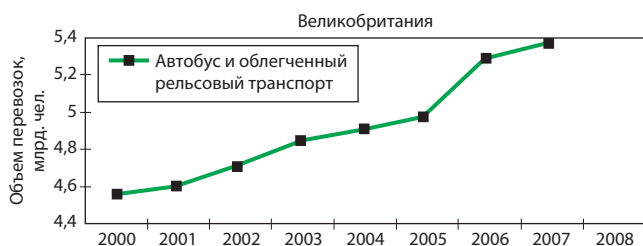
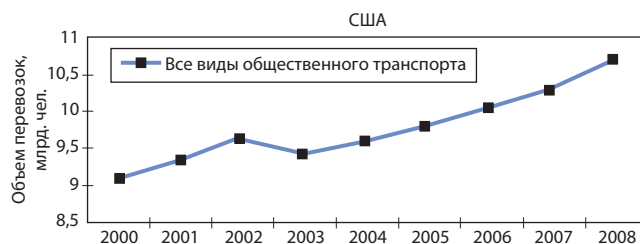
Эта информация свидетельствует о прогрессирующих изменениях в отношении граждан к личным автомобилям и появлению нового стиля жизни. Проведенный во

Франции социологический опрос показал, что 75% городского населения отдает предпочтение общественному транспорту, а не личным автомобилям.

С другой стороны, роль общественного транспорта как важного стимула устойчивого экономического развития во все большей степени признается органами власти. Во многих городах и странах перераспределение пассажиропотоков в пользу общественного транспорта становится элементом стратегии развития. Например, власти Женевы поставили цель удвоить объем перевозок общественным транспортом к 2020 г. (относительно 2006 г.), власти Торонто — увеличить его на 130% за 25 лет, в Пекине — повысить долю общественного транспорта в перевозках на 70% к 2015 г. (относительно 2000 г.).

Спрос на услуги общественного транспорта

В период экономического и финансового кризиса спад глобальной активности оказывает влияние и на общественный транспорт, хотя в менее резкой форме, чем в других сферах транспортного сектора (автомобильная промышленность, международные грузовые перевозки). За первые 6 мес 2009 г. рост пас-



Динамика объема перевозок общественным транспортом

сажирских перевозок замедлился во Франции, Испании, Великобритании и США. Особое положение сложилось на рынке перевозок на отдых (в выходные и праздничные дни и с туристическими целями).

В Испании в 2008 г. спрос фактически снизился на 0,5% по сравнению с 2007 г. и на 6% в январе 2009 г. по сравнению с январем 2008 г. (вероятно, за счет всех поездок, в том числе на работу и домой). В странах, где кризис пока не повлиял на тренды поездок, например в Германии, Швеции или Швейцарии, велика вероятность стагнации спроса на услуги общественного транспорта или некоторого его уменьшения.

Можно попытаться оценить влияние на спрос таких индикаторов кризиса, как снижение доходов населения и рост безработицы. Общественный транспорт менее зависим от фактора падения доходов, чем автомобильный, поскольку представляет менее затратный вариант поездок. Кроме того, он занимает седьмое место в перечне из 50 отраслей, наиболее защищенных от рецессии.

Однако точную оценку влияния снижения доходов на пользование общественным и личным транспортом затрудняют два следующих противоречивых фактора. Приобретение новых автомобилей ограничивает, в частности, ужесточение кредитных условий. С другой стороны, ряд планов выхода из кризиса содержит предложения по замене старых машин на новые (scrap measure), подталкивающие население быстрее заменять автомобили (например, в Испании и Германии). Кроме того, бензин стал несколько дешевле, но и покупательная способность населения уменьшилась, в результате чего пользование автомобилем не представляется более дешевым, как раньше.

Влияние роста темпов безработицы на спрос на услуги общественного транспорта более очевидно. Уменьшение числа рабо-

чих мест означает меньшее число поездок. Например, в Лондоне на объеме пригородных перевозок сказалось сокращение числа рабочих мест в Сити. В Германии, Швеции или Швейцарии, упомянутых в качестве стран, где спрос на услуги общественного транспорта не изменился к концу 2008 г., уровень безработицы к тому времени оставался неизменным. Напротив, в странах, где отмечено снижение объема перевозок, очевиден рост безработицы. Это снижение наиболее заметно в Испании, где имеет место наибольший уровень безработицы. Прогнозы по рынку труда на 2009 г. достаточно мрачны: в странах ЕС безработица может вырасти на 2%, т. е. добавятся еще 4,5 млн. потерянных рабочих мест, причем почти 2 млн. из них придется на Испанию и Великобританию.

Социоэкономические характеристики городов также определяют степень влияния кризиса на транспортный спрос. Ухудшение экономической ситуации по-разному влияет на различные отрасли хозяйства. Там, где существенную часть пользователей общественного транспорта составляют студенты и лица пенсионного возраста, влияние на пассажиропотоки будет меньшим.

Вне зависимости от динамики спроса на общественный транспорт в период кризиса важную задачу представляет сохранение тенденции к более активному его использованию по окончании периода спада.

Финансирование

Изменение спроса в сторону уменьшения естественно приводит к снижению доходов от перевозок. Риск потери доходов распределяется между оператором и транспортной администрацией в зависимости от условий, прописанных в контракте, регулирующем отношения между сторонами. Выплата компенсаций (или субсидий) может зависеть от колебаний поступления налого-

вых платежей в бюджет, пересмотра приоритетов, определяющих распределение бюджетных средств, падения доходов от перевозок (в случае, если администрация несет этот риск). Подобные факторы могут мешать администрациям вовремя выплачивать компенсации. Некоторые операторы во Франции и Испании уже сталкивались с такими явлениями. Если финансирование эксплуатационной деятельности зависит в основном от публичных субсидий, то имеется риск его сокращения независимо от результатов (в частности, от объема перевозок). Примером могут служить США, где спрос на услуги общественного транспорта высок, как никогда, а операторы вынуждены сокращать размеры обслуживания или повышать тарифы, чтобы сократить свои расходы.

В целом доходы от рекламной деятельности остаются на прежнем уровне, и создается впечатление, что общественный транспорт более устойчив к сокращению рекламных бюджетов, чем, например, средства массовой информации (телевидение, радио, Интернет).

Контроль за расходами является постоянной задачей многих компаний общественного транспорта. Мероприятия по экстренному сокращению расходов предусматриваются или уже реализуются из-за ухудшения финансовой ситуации. В США рассматривались варианты уменьшения размеров движения в Сент-Луисе и сокращения рабочих мест — в Чикаго. В Мадриде предложено сократить число поездов на линиях в периоды минимальных пассажиропотоков. В ряде случаев намечено сокращение расходов на текущее содержание и замедление программ обновления парка подвижного состава.

Финансирование новых проектов

Самой трудной задачей для общественного транспорта является не выживание в период кризиса, а со-

хранение способности играть важную роль в жизни общества в значительно более отдаленной перспективе. А для этого нужны крупные инвестиции в проекты развития. И если пока еще нет массовых отмен финансируемых частным сектором транспортных проектов, ряд факторов указывает на рост рисков, связанных с замедлением реализации таких проектов.

Высокая стоимость кредитов для частных компаний существенно удорожает финансируемые ими проекты. Разница между расходами по займам для правительств и частных компаний выросла, как никогда ранее. Это положение может снизить привлекательность частно-государственных партнерств (PPP). В то же время есть мнение, что подобные партнерства интересны для правительств не только как кредитный источник, но и в плане обеспечения более четких контрактных обязательств и более быстрой и эффективной реализации проектов.

Еще один фактор — это изменение отношения к рискам и потеря доверия на финансовых рынках. Хорошо известно, что публичные предприятия инфраструктурного характера (в том числе относящиеся к общественному транспорту) входят в число немногих, которые сохраняют привлекательность для инвесторов в кризисных ситуациях. Однако представляется более трудным сохранение заинтересованности на протяжении более долгого периода, что необходимо для крупных инвестиционных проектов. Как показывает опыт предыдущих кризисов, восстановление доверия требует большого времени, а отрицательное влияние на проекты возможно и после окончания периода рецессии. В краткосрочной перспективе вероятно замедление сделок и вовлечение в них большего числа банков.

Наконец, если кризис углубляется и продолжается длительное время, низкий уровень спроса на транспортные услуги влияет на доходность

проектов в развитие общественного транспорта и ставит под вопрос их финансовую состоятельность.

Второй план

Более высокая устойчивость общественного транспорта в начале кризиса по сравнению, например, с автомобильной промышленностью выводит его на периферию планов выхода из кризиса. Некоторый объем поддержки заложен в планы, разработанные на региональных уровнях (примерами могут служить программы развития региона Иль-де-Франс во Франции, Большого Лондона или земли Баден-Вюртемберг в Германии), но отсутствует в планах национального уровня (за исключением США, где на развитие общественного транспорта выделено 8 млрд. дол.). В Испании поддержка на национальном уровне местных инвестиционных схем (включая доступность транспорта для людей с ограниченными физическими возможностями) предусмотрена в рамках пакетов мероприятий, оздоравливающих экономику. Способность правительств финансировать крупные проекты в ближайшие годы будет иметь тенденцию к снижению в силу роста дефицита и долговых обязательств.

И если в основном планы выхода из кризиса уже определены, то некоторый простор для перераспределения средств между проектами развития автотранспортной отрасли и общественного транспорта все же имеется. При этом нелишне учитывать следующие аргументы.

Во-первых, городские зоны в недостаточной мере представлены в антикризисных пакетах, хотя там проживает постоянно растущая часть населения и концентрируется деятельность по поддержанию национального благосостояния. Кроме того, в нынешнем столетии решение социального вопроса становится важнейшей задачей для городов, инфраструктура которых, в том

числе транспортная, должна быть нацелена на решение этой задачи.

Во-вторых, большинство проектов развития городского транспорта прошли предварительные этапы и хорошо проработаны, так что целесообразно ускорение их реализации.

В-третьих, в широких кругах общества достигнут консенсус по экологической концепции Green New Deal. Очевидно, что ее претворение нереально без общественного транспорта, который может стать средством избежания углубления текущего кризиса в таких проявлениях, как избыточное потребление экономических и природных ресурсов.

Долгосрочное видение

Что более важно, принятые спешно решения не должны недооценивать новые тенденции. Если частные и государственные источники финансирования ограничены, появляется риск того, что общественный транспорт не справится с ростом спроса на его услуги в ближайшие годы. Политические решения должны соответствовать проявляющимся тенденциям в плане повышения устойчивой мобильности населения. Если эту задачу не решать, интерес к общественному транспорту неотвратимо сократится и результатом станут усиление перегруженности автомобильных дорог, повышение цен на топливо, усугубление климатических катаклизмов. Поддержка общественного транспорта в городах поможет сдерживать их беспорядочное разрастание и формировать динамичную городскую среду.

Мероприятия по развитию общественного транспорта направлены не только на выход из кризиса, но и на будущее. Они принесут двойную выгоду в виде новых рабочих мест в ближайшей перспективе и сохранения окружающей среды в более отдаленной.

J. Pourbaix. Public Transport International, 2009, № 5/6, p. 16 – 21.