



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

96/2020

Новые законодательные нормы при строительстве железнодорожной инфраструктуры (Япония)

В Японии существует 16 крупных частных железнодорожных компаний, из которых восемь работают в городской черте Токио и пригородах столицы. Общая протяженность линий этих восьми компаний составляет 1225 км, а ежедневный пассажиропоток – около 14 млн пассажиров.

Каждая железнодорожная компания в Японии имеет собственный подвижной состав и эксплуатирует свою же инфраструктуру. Доходов от продажи билетов в городских и пригородных сообщениях в целом достаточно для покрытия всех расходов, включая затраты на содержание инфраструктуры, что позволяет операторам работать без убытков.

Несмотря на то, что железнодорожные компании практически автономны, довольно развиты прямые маршруты по линиям нескольких операторов, особенно в городских агломерациях. Например, в Токио уже длительное время прямыми беспересадочными маршрутами связаны две системы метро с двумя частными железными дорогами и с некоторыми направлениями сети железной дороги East Japan Railway (JR East). Прямые маршруты выгодны для пассажиров, позволяют уменьшить загруженность конечных станций, организовать большее число рейсов тем же парком поездов, поэтому на территории Токио их число неизменно растет.

Для организации прямых маршрутов необходимым условием является соглашение между двумя вертикально интегрированными железнодорожными компаниями. Доходы и ответственность за выполнение операций распределяются отдельно по каждому участку маршрута, а смена

машинистов происходит, как правило, на пограничных станциях. Этим японская модель в принципе отличается от распространенной в Евросоюзе, где операторы (государственные или пользующиеся правом открытого доступа к инфраструктуре) вносят определенную плату, чтобы получить возможность пропускать свои поезда по другим железным дорогам.

Компания Sotetsu¹, выполняет в основном перевозки на территории префектуры Kanagawa (Канагава) на Y-образной линии с колеи 1067 мм, протяженностью 36 км, электрифицированной на постоянном токе напряжением 1,5 кВ. Основная магистраль Sotetsu длиной 24,6 км идет из Иокогамы (станция Нисия) до города Эбина, а от станции Футамата-Гава отходит линия Sotetsu Izumino длиной 11,3 км, которая ведет к станции Сёнандай. Ежедневно по этой магистрали перевозится значительное число пассажиров – порядка 639 тыс. чел

До недавнего времени компания Sotetsu была лишена возможности выполнять перевозки в прямом сообщении с центральными станциями Токио, поскольку эксплуатируемая ею линия не имела связи с другими железными дорогами. Но предварительные расчеты показывали, что если организовать прямое железнодорожное сообщение между городами префектуры Канагава и Токио, это сможет способствовать значительному росту ежедневного пассажиропотока, а также принесет существенные выгоды самому региону.

Однако частная компания Sotetsu не могла осуществить строительство необходимой инфраструктуры за счет только собственных источников и обратилась в государственные органы за помощью. Задача строительства пути стоимостью 111,4 млрд иен (1031,5 млн долл.) была возложена на Агентство железнодорожного строительства, транспорта и технологий (JRTT).

Еще в 2005 г. японское правительство приняло закон, призванный ускорить продвижение и реализацию проектов строительства новых участков, ввод в действие которых может усилить возможности существующих железных дорог. Этот документ дает право национальному правительству и местным органам власти участвовать в финансировании при реализации проектов строительства новых линий.

Согласно закону, если предложенный проект признается целесообразным и принимается к реализации, ответственность за строительство железнодорожной инфраструктуры возлагается на госструктуру, например, JRTT. Государственная организация после

¹ Компания Sotetsu или Sagami Railway Co Ltd – японский частный железнодорожный оператор. Линии компании расположены в префектуре Канагава. Является в ключевой компанией холдинга Sotetsu Holdings, Inc в который так же входят сети супермаркетов и автобусных маршрутов.

выполнения строительных работ получает право собственности на объект и право предоставлять его в пользование железнодорожному оператору (или операторам) на условиях долгосрочного соглашения. По закону три стороны, представляющие государственный сектор – национальное и региональные правительства и организация, которая занималась строительством, обеспечивают финансирование проекта в равных пропорциях. После открытия новой линии ответственность за ее эксплуатацию и обслуживание инфраструктуры берет на себя одна из железнодорожных компаний.

Для частного оператора существенным элементом обеспечения рентабельности любого подобного проекта является уровень выплат собственнику за пользование его инфраструктурой. Законодательство предусматривает такую величину выплат, которая устанавливается пропорционально увеличению прибыли оператора, полученной благодаря повышению уровня транспортного обслуживания. Ставки изначально определяются на основе прогнозов спроса и ожидаемого соотношения доходов и расходов в течение 30-летнего периода после открытия новой линии.

Такая формула нацелена на то, чтобы функционирование вновь построенной линии не привело к снижению фактической прибыли оператора. Большинство городских железных дорог в Японии работают на коммерческой основе. А согласно данному закону, железнодорожные компании не должны терпеть убытки, или извлекать необоснованно большую выгоду за счет эксплуатации линий, построенных по такой схеме.

Реализация проекта прямых сообщений, получившего название Sotetsu – JR East, стала возможной с введением новых законодательных норм, которые впервые позволили использовать механизм государственного финансирования для инфраструктурных проектов, реализуемых в интересах частных железных дорог и общества.

Строительство нового участка длиной 2,7 км, проходящего в основном в тоннеле между станциями Нисия и вновь построенной Хазава Йокогама-Кокудай, было завершено 28 марта 2019 г. Таким образом, впервые компания Sotetsu получила возможность предлагать пассажирам прямое сообщение с центральной частью Токио.

Примыкание здесь спроектировано в разных уровнях, что позволяет поездам Sotetsu выходить на грузовую линию Tokaido, которая относится к инфраструктуре компании JR East. Затем поезда через станции Мусаси-Косиги, Осаки и Сибуя следуют до станции Синдзюку. Находящаяся в ведении двух компаний станция Хазава Йокогама-Кокудай в дальнейшем, с завершением в конце 2022 г. строительства второго участка, будет играть еще более важную роль в транспортной системе Йокогама.

Для работы на инфраструктуре обеих железных дорог операторы Sagami и JR East приобрели новый подвижной состав и модифицировали имеющиеся электропоезда.

С вводом 30 ноября 2019 г. в эксплуатацию нового пути длиной 2,7 км оба оператора могут отправлять ежедневно 46 пар поездов прямого сообщения между станциями на линиях Sotetsu и токийской станцией Синдзюку. Причем в часы пик число поездов увеличивается до четырех пар. Некоторые поезда продолжают путь от Синдзюку до станции Омия в центральном районе города Сайтама (30 км к северу от Токио) – административного центра одноименной префектуры.

Сами поездки в поездах компании Sotetsu стали удобнее и быстрее, поскольку исключается пересадка при переходе с сети одной железнодорожной компании на сеть другой.

В настоящее время JRТТ ведет работу по строительству второй линии для соединения сети Sotetsu с инфраструктурой частного оператора Токуу. И в этом случае после завершения строительства в права собственности на инфраструктуру вступит JRТТ. Планируется, что Sotetsu выступит оператором западного участка между станциями Нисия и Син-Иокогама, а восточный участок до Хиёси будет эксплуатироваться как часть сети Токуу.

Открытие линии планируется в конце финансового года, который начнется 1 апреля 2022 г.

Проект линии Sotetsu – JR East в рамках нового закона был реализован впервые, но его успешное осуществление продемонстрировало, что в настоящее время привлечение государственных инвестиций возможно и без изменения в структуре управления частных компаний-операторов. А значит, открываются новые возможности для реализации других проектов в будущем.

*Источники: Материалы компании Sotetsu (www.chokutsusen.jp)
и портала RGI (www.railwaygazette.com)2020;
Railway Gazette International, 2019, № 12, pp. 40 – 42.*