



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

104/2024

Исследование рынка пассажирских перевозок в Финляндии для подготовки допуска иностранных операторов на условиях открытого доступа к инфраструктуре

Министерство транспорта и коммуникаций Финляндии заказало у датской инженерной и консалтинговой компании Ramboll проведение исследования рынка услуг железнодорожного транспорта. Оно готовилось на основании анализов, интервью и круглых столов организованных Ramboll с операторами дальних и региональных пассажирских перевозок из 12 стран Европы. Цель исследования состояла в выработке рекомендаций для подготовки Финляндии к выполнению требований в соответствии с новыми правилами ЕС в отношении допуска сторонних операторов на условиях открытого доступа к инфраструктуре и на рынок пассажирских железнодорожных перевозок страны.

Работа Ramboll велась по трём основным направлениям и включала в себя:

- законодательное и организационное обеспечение;
- анализ организации тендеров;
- осуществление перевозок на условиях открытого доступа.

Оценка рынка пассажирских перевозок Финляндии

Законодательно Финляндия готова к допуску других участников пассажирских перевозок на свой рынок, однако существуют серьезные сомнения в существовании самого рынка для такого типа услуг из-за отсутствия потенциально привлекательных маршрутов, а так же линий ВСМ и свободных провозных мощностей.

Структурно, пассажирские перевозки Финляндии схожи с Норвегией и Эстонией. В частности, малая доля рынка у пассажирских железнодорожных перевозок – 6,2% (Швейцария – 20%; Эстония – 2,2%, здесь и далее приведены цифры за 2018 г.), низкий показатель значения пасс-км к численности населения – 823 (Швейцария – 2362; Эстония – 325) и невысокое значение показателя средней дальности поездки – 53 км (Франция – 76,3 км, Нидерланды – 29,2 км), низкий показатель значения поездо-км на протяженность линий – 5,9 (Нидерланды – 47,2; Эстония – 5,4) и самое большое расстояния между станциями – 29,7 км (Чехия – 3,65 км).

Поддержка обязательств по предоставлению социально необходимых услуг населению (PSO) в Финляндии крайне низка – 0,01 евро на пасс-км (Норвегия – 0,12; Великобритания – 0,01). Затраты на инфраструктуру из расчета на одного человека так же незначительны – 96,5 евро (Норвегия – 387,7; Эстония – 49), однако плата за пользование инфраструктурой в Финляндии также одна из самых низких – в пригородном и региональном сообщении 0,18 евро за км, в дальнем следовании – 0,65 евро за км (Испания – 3,91; Франция – 3,27).

При нормализации обстановки и открытии границы с Россией в будущем, маршрут Хельсинки – Санкт-Петербург будет представлять большой интерес, однако из-за того, что он не соединяется с другими линиями, идущими через города Финляндии, маршрут имеет определенные ограничения.

Обслуживание подвижного состава в Финляндии для операторов открытого доступа не вызовет каких-либо трудностей, как и наличие необходимой для устойчивой работы инфраструктуры.

В Финляндии действует собственная система по продаже билетов, но для привлечения операторов открытого доступа рекомендовано создание другой – открытой цифровой платформы.

На основе приведенного анализа, внутренние пассажирские перевозки операторами открытого доступа на данный момент в Финляндии не представляются реализуемыми.

Проведение тендеров в Финляндии

Для организации тендеров на осуществление конкурентных перевозок в Финляндии, подходят три подхода.

1. Модель Германии и Швеции:

В этих странах тендеры на региональные перевозки предлагаются в одном или более пакете, а тендеры на ночные перевозки осуществляются отдельно или частично с перевозками дальнего следования или региональными.

2. Модель Великобритании №1:

В этой модели предлагаются тендеры на перевозки дальнего следования, а также на региональные перевозки в одном или более пакете.

3. Модель Великобритании №2 и Норвегии:

В данном случае тендеры предлагаются на перевозки дальнего следования и региональные.

По уровню проведения, тендеры могут проводиться как на национальном уровне (Норвегия, Великобритания, Дания и Чехия), так и на региональном (Германия, Швеция, Нидерланды). Для ночных поездов может подойти вариация модели Швеции, где тендеры на региональные перевозки проходят на региональном уровне, а на дальние перевозки – на национальном.

Рекомендации исследования Ramboll

Ситуация с рамочными соглашениями европейского рынка железнодорожных перевозок постоянно меняется и выбранные решения в будущем не всегда будут оптимальными для отрасли, которой необходимо долгосрочное планирование.

При учете опыта других стран, чтобы Финляндии соответствовать новым правилам ЕС в отношении пассажирских железнодорожных перевозок и допуска на свою сеть других операторов, ей следует принять во внимание опыт Норвегии из-за схожести по многим аспектам, включая:

- долгосрочное и прозрачное планирование с политической поддержкой;
- выставление на тендер больших объемов услуг;
- создание нескольких схожих по объему и логики пакетов;
- выделение достаточного времени для планирования и подготовки участников тендера;
- обеспечение широкой политической поддержки для повышения привлекательности рынка Финляндии для конкуренции.

Поэтому, в силу приведенных выше фактов, финский рынок пассажирских перевозок может представлять интерес только для небольших, нишевых перевозчиков.

В области инвестиций в подвижной состав, рынок Финляндии не представляет какой-либо интерес из-за отсутствия хоть сколько-нибудь значимого объема пассажиров. Факт отличная финской колеи от европейской не настолько важен, нежели ограниченный пассажирооборот.

*Источники: julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164712, 2023-03-09 (англ. яз.)
исследование «Study on passenger rail markets and services» (англ. яз.)*