

# Инвестиционная политика железных дорог Франции в условиях кризиса

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) в рамках национального плана оживления экономики в 2009 г. увеличивает инвестиции на 42%, причем значительную долю капитальных вложений составляют собственные средства SNCF. Интенсификация инвестиционного процесса важна как для пассажиров и грузоотправителей, так и для дальнейшего прогресса в экономике страны.

Для SNCF 2008 финансовый год не был однозначным. Рост оборота на 7% (до 25,2 млрд. евро) был обусловлен увеличением доходов в секторе пассажирских перевозок в междугородных (на 8%), региональных (на 9,3%) и пригородных (особенно в Парижском регионе) сообщениях (на 3,3%). Однако значительные потери в секторе грузовых перевозок, обусловленный увеличением капитальных вложений рост амортизационных отчислений, а также платежей по долговым обязательствам уменьшили доходы на 48% с 1,12 млрд. до 575 млн. евро. Вместе с тем подобные результаты в контексте общей экономической ситуации можно рассматривать как обнадеживающие и отражающие стабильную работу компании. Текущая ситуация достаточно конфликтна с точки зрения баланса между амбициозными планами SNCF и мерами по сглаживанию отрицательного влияния общего спада, но, как публичная компания, SNCF несет ответственность за инвестиционные программы, которые могут стимулировать экономику в целом.

Поэтому SNCF намерено в 2009 г. увеличить инвестиции на 42% (с 1,6 млрд. до 2,27 млрд. евро) в рамках правительственного плана оживления экономики. Из них 282 млн. евро заимствованы из бюджета 2010 г., 384 млн. евро обеспечены правительством в виде финансирования задолженно-

сти. Это означает, что капитальные вложения, запланированные на 2011 и 2012 гг., перенесены на 2009 и 2010 гг., а осуществление таких ключевых приобретений, как закупки поездов для сообщений Transilien и высокоскоростных, потребует ускорения.

## Инвестиции в пассажирские перевозки

Несмотря на мрачные экономические прогнозы, отделение SNCF по пассажирским перевозкам в дальних сообщениях строит свои планы на результатах 2008 г., в котором доходы выросли на 8%, невзирая на негативное влияние пожара в тоннеле под Ла-Маншем и ухудшение общей экономической ситуации в конце того же года. Позитивному результату также способствовали увеличение объема перевозок в международных сообщениях, в сообщениях с лыжными курортами Альп и Пиренеев (на 5%) и успешный первый полный год эксплуатации LGV Est (рис. 1).

Доля железнодорожного транспорта на рынке дальних сообщений во Франции с 2007 по 2008 г. выросла на 2,5% и достигла 71% (до-



Рис. 1. Один из участков линии LGV Est

ля воздушного транспорта составила 29%). Показатели перевозок в начале 2009 г. были обнадеживающими, хотя и несколько отставали от предыдущего года.

### *Эволюция высокоскоростных сообщений*

В 2009 г. SNCF должно получить 15 двухэтажных высокоскоростных электропоездов TGV Duplex постройки компании Alstom (это на четыре поезда больше, чем ранее планировалось) общей стоимостью 100 млн. евро. Еще 100 млн. евро необходимо на увеличение с 13 до 17 числа поездов TGV Duplex, заказанных на более отдаленную перспективу, и 165 млн. евро — на модернизацию устаревших одноэтажных высокоскоростных поездов. В 2009 г. предусмотрено организовать первый тендер на замену поездов TGV PSE первого поколения, часть парка которых отслужила уже почти 30 лет.

SNCF планирует в течение следующих 3 лет получить дополнительно 12 млн. мест в поездах семейства TGV за счет увеличения числа самих поездов и мероприятий по повышению их населенности. В настоящее время высокоскоростные поезда в среднем заполнены на 77%, а в часы пик курсируют без свободных мест. Следовательно, дальнейшее развитие должно идти по пути увеличения численности парка, установления умеренной проездной платы и расширения круга предлагаемых услуг. Компания намеревалась привлекать новых пассажиров за счет едущих с деловыми целями, поэтому тарифная политика должна быть агрессивной и компенсировать потерю темпов роста в этом секторе.

Свою эффективность уже подтвердил такой инновационный продукт, как бюджетные сообщения iDTGV, ориентированные на молодых людей. Этот сервис работает с продажей билетов в режиме

on-line уже более 3 лет и охватывает большинство внутренних высокоскоростных сообщений. SNCF планировало к 2010 г. удвоить число пассажиров, пользующихся услугами системы iDTGV. Для улучшения распространения билетов вне пределов Франции организован новый европейский сайт TGV. В целом по Интернету в настоящее время продается более 25% билетов, планируется довести эту долю к 2012 г. до 40%. Продажа билетов в режиме on-line позволяет компании сокращать расходы при условии предоставления пассажирам обслуживания определенных категорий, более удобного, чем при приобретении билета на станции.

По мнению администрации, SNCF может продавать больше мест за счет лучшего использования парка поездов TGV. Объемы возможных инвестиций не в последнюю очередь зависят от более эффективного сокращения расходов. Подвижной состав является основным активом компании, поэтому необходим упор на их более эффективное использование. Располагая 550 поездами TGV, SNCF рассчитывает за 5 лет увеличить рабочий парк еще на 35 ед. и организовать их работу так, чтобы каждый маршрут обслуживали приписанные к нему поезда. Нецелесообразно держать подвижной состав в иных местах, чем там, где в нем имеется реальная потребность.

Успешным в 2008 г. оказалось предоставление пассажирам беспроводного доступа в Интернет в поездах сообщения Thalys (Париж — Брюссель — Амстердам/Кёльн). Эту технологию предполагается распространить и на другие высокоскоростные сообщения. SNCF планирует инвестировать 20 млн. евро на ускорение этого процесса, в том числе на решение некоторых технических вопросов по качеству связи, и в этом плане полезен опыт, накопленный в поездах Thalys. На новой линии LGV Est эксплуатируется са-

мый современный подвижной состав, поэтому к нему проще адаптировать систему Wi-Fi, так что данная технология будет на следующем этапе внедряться именно в поездах TGV POS, обращающихся на этой линии.

Подобная инвестиционная политика свидетельствует о том, что SNCF серьезно относится к повышению уровня обслуживания в высокоскоростных сообщениях в предвидении крупных изменений в этом секторе транспортного рынка, которые произойдут в 2010 г., когда право пользоваться открытым доступом к инфраструктуре и обслуживать международные сообщения между странами — членами ЕС получат частные операторы. SNCF уже приобрело 20% акций итальянской частной компании — оператора высокоскоростных сообщений NTV, которая может распространить свою деятельность и на международные сообщения. Либерализация рынка дает возможность SNCF оказывать транспортные услуги и в других странах.

SNCF не исключает реструктуризации совместных компаний — операторов международных высокоскоростных сообщений Франции с другими странами, в том числе таких сообщений, как Eurostar (Лондон — Париж) и Lyria (Париж — Швейцария; рис. 2). Основанием для таких ожиданий является сложившееся мнение о том, что усложненные корпоративные структуры не отражают современных тенденций на рынке международных перевозок. Необходимы простые структуры с независимым управлением, и новые правила открытого доступа позволят реструктуризировать Eurostar и Lyria как самостоятельные операторские компании, а железные дороги при этом останутся их акционерами.

На этом рынке появится еще одна структурированная подобным образом компания, учрежденная SNCF и компанией — оператором

железных дорог Испании (RENFE) для обслуживания сообщения Париж — Барселона — Мадрид начиная с 2012 г. Совместное предприятие с железными дорогами Германии (DB) начнет работу в 2011 г., когда открытие восточного участка строящейся в настоящее время линии LGV Rhine — Rhône позволит двум операторам приступить к обслуживанию высокоскоростных сообщений между городами Германии и юга Франции. Несмотря на новые правила в плане открытого доступа, такие партнерства останутся актуальными на международных маршрутах с невысокой плотностью перевозок. Конкуренция без достаточного объема перевозок малоэффективна, а кооперация в той форме, которая имеет место в случае SNCF и DB, вполне жизнеспособна на либерализованном рынке.

Позиции SNCF в коридорах с большим потенциалом с точки зрения роста пассажиропотоков, где вполне вероятно появление новых перевозчиков, с точки зрения конкуренции достаточно сильные. В мире существует достаточное число разных моделей организации высокоскоростных сообщений, многие из них оказались успешными, но новым компаниям требуется уверенность в том, что выбранная ими модель обеспечит прибыльность. Высокоскоростные сообщения представляют высокочрезвычайно сферу деятельности, здесь необходимы, с одной стороны, опыт, с другой — высокий уровень эффективности. Так, возможность в предвидимом будущем воспользоваться высокоскоростным поездом для поездки, например, из Амстердама в Севилью является материализацией принципа «Европа без границ».

### Приоритетные проекты

Французское правительство, оценивая пути выхода из экономической депрессии и преодоления

проблем, связанных с изменением климата, рассматривает железнодорожный транспорт как идеальное средство для решения обеих этих задач. В 2008 г. парламент страны принял закон Grenelle Environment, который предписывает к 2020 г. уменьшить на 20% выбросы загрязняющих атмосферу газов, увеличить на 20% долю энергии, вырабатываемой из возобновляемых источников, и повысить на 20% эффективность использования потребляемой энергии. По оценке правительства, усиление роли железных дорог может внести в это значительный вклад.

В законе, в частности, согласовано строительство 2000 км высокоскоростных линий до 2020 г. и еще 2500 км в последующий период (рис. 3).

За упомянутым законом в феврале 2009 г. последовало принятие президентом Франции плана оживления национальной экономики, который оговаривает строительство в 2010–2014 гг. 699 км высокоскоростных линий, подразумевающая темпы строительства, невиданные за 27-летнюю историю таких линий в стране. Согласно этому плану компания — оператор инфраструктуры железных дорог RFF получит от правительства дополнительно 300 млн. евро, а общий инвестиционный бюджет 2009 г. составит 3,5 млрд. евро по сравнению с 2,5 млрд. в 2008 г. Дополнительное финансирование позволит RFF интенсифицировать строительство четырех высокоскоростных линий — в частности, выделение 79 млн. евро позволит ускорить проведение изысканий и приобретение земельных участков на трассах линий LGV Est européenne второй очереди, LGV Sud Europe Atlantique (SEA), LGV Bretagne — Pays de la Loire и обхода Нима и Монпелье.

Планируется начать строительные работы на всех указанных линиях в 2011 г., при этом три проекта (за исключением второй очереди LGV Est européenne) будут финан-



Рис. 2. Поезд сообщения Lugiа на Лионском вокзале в Париже

сироваться по схеме частно-государственного партнерства.

LGV SEA представляет собой продление линии LGV Atlantique (Париж — Тур) до Пуатье, Ангулема и Бордо, что позволит начиная с 2016 г. сократить время поездки из столицы в Бордо на 55 мин, а именно до 2 ч 5 мин, а в Тулузу до 4 ч 17 мин. Линия длиной 302 км будет включать 39 км соединительных участков, которые обеспечат ввод высокоскоростных поездов в Пуатье и Ангулем, а также ответвление из Пуатье в Ла-Рошель. Проект LGV SEA стоимостью 7 млрд. евро позиционируется как крупнейший в истории Европы транспортный проект, реализуемый по схеме частно-государственного партнерства, и первый во Франции высокоскоростной проект, финансируемый совместно государственным и частным сектором.

На контракт по проектированию, строительству и содержанию линии претендовали три компании — Vinci, Bouygues и Eiffage. Изначально предполагалось, что национальные и региональные правительства, местные власти и организации понесут половину расходов, остальное придется на долю получившего контракт консорциума. Однако участники конкурса утверждали, что финансирование их доли в проектах сопряжено с больши-

## ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ФРАНЦИИ



Рис. 3. Схема развития сети железных дорог Франции (основные линии)

ми трудностями, поэтому RFF предложила продолжить обсуждение по гарантиям разделения рисков.

В более отдаленной перспективе (к 2020 г.) закон Grenelle Environment предусматривает продолжение линии LGV SEA из Бордо в Тулузу (250 км) и Андай (230 км), а также ответвление из Пуатье в Лимож (100 км).

В 2008 г. подписано соглашение о финансировании еще одного продолжения LGV Atlantique, а именно линии LGV Bretagne — Pays de la Loire из Ле-Мана в Рен. Доля RFF в финансировании этого проекта стоимостью 3,4 млрд. евро равна 1,02 млрд., региональ-

ные правительства Бретани и Земли Луары вместе с местными администрациями предоставят 990 млн. евро в равных долях с национальным правительством. Линия длиной 164 км сократит время поездки между Парижем и Реном на 37 мин (до 1 ч 27 мин). В проект включены строительство участка длиной 18 км для соединения с линией Ле-Ман — Нант, реконструкция обычных линий Рен — Брест и Рен — Кемпер, что сократит продолжительность поездки из Парижа на побережье Бретани на 1 ч 2 мин (до 3 ч). Этап выкупа земельных участков под проект практически завершен, строительные работы должны

быть начаты в 2010 г., ввод в эксплуатацию запланирован на 2014 г.

В 2011 г. намечено начать строительство второй очереди LGV Est européenne от Бодрекура до Ванденема (несколько севернее Страсбура). Работы на этой линии длиной 106 км будет финансировать RFF по обычной схеме, ее ввод в эксплуатацию запланирован в 2015 г. Тогда время поездки по маршруту Париж — Страсбург сократится еще на 37 мин и составит 1 ч 15 мин.

Проект обхода длиной 71 км Нима и Монпелье стоимостью 1,4 млрд. евро — самый недорогой из четырех приоритетных, но тем не менее он формирует стратегически важную связь с Испанией. Обход станет продолжением линии LGV Méditerranée в западном направлении и предназначен для пропуска как пассажирских, так и грузовых поездов международного сообщения, поэтому он будет оснащен системой сигнализации ETCS уровня 2. Подготовку к тендеру по проекту планировали начать в 2009 г., ввод обхода в эксплуатацию намечен на 2015 г.

В законе Grenelle Environment предложено также построить к 2020 г. высокоскоростную линию длиной 200 км от Монпелье до северного конца уже строящейся линии Перпиньян — Фигерас (Испания), что позволит заполнить пробел в будущей высокоскоростной связи Париж — Барселона и далее в Мадрид.

RFF, отдавая себе отчет в том, что заявленные объемы строительства общей стоимостью 13 млрд. евро превышают возможности компаний Франции, принимавших участие в создании действующей сети, допускает привлечение к тендеру новых участников, еще не присутствовавших на французском рынке.

Поскольку многие из ключевых междугородных связей уже действуют или запланированы к строительству, RFF уделяет внимание развитию сетей региональных

высокоскоростных сообщений, например в регионах Нор-па-де-Кале и Прованс — Лазурный берег. В Провансе, например, строительство предложенной линии LGV PACA Марсель — Тулон — Кан — Ницца сократит длительность поездки из Парижа на Средиземноморскую Ривьеру с 5 ч 30 мин до менее чем 4 ч. Этот проект оценивается в 5–7 млрд. евро, не исключается его поэтапная реализация. SNCF и регионы Рона — Альпы и Франш-Конте также инициировали подготовку технико-экономического обоснования, чтобы оценить возможность организации межрегиональных высокоскоростных сообщений TERGV по линии LGV Rhine — Rhône начиная с 2013 г.

Каждая последующая новая высокоскоростная линия представляет собой дилемму с точки зрения соотношения расходов и прибыли. Самыми эффективными высокоскоростными линиями являются те, которые построены первыми, например LGV PSE (Париж — Лион), именно потому, что наивысший приоритет получали наиболее загруженные направления. Это означает уменьшение темпов окупаемости инвестиций по мере открытия новых линий. В ближайшей перспективе предстоит оценивать выгодность высокоскоростных сообщений в региональных масштабах, в том числе с учетом особенностей регионов с большим числом расположенных недалеко друг от друга крупных и среднего размера городов, как это имеет место на Лазурном берегу.

Оставшиеся 221 млн. евро по плану оздоровления экономики предполагается инвестировать в сеть обычных линий, в основном региональных, в частности в модернизацию 41 станции с целью предоставления пассажирам, в том числе с ограниченной мобильностью, удобств более высокого уровня. Половина из дополнительно выделенных RFF 600 млн. евро поступит в рамках контракта с прави-

тельством, подписанным в ноябре 2008 г. Это соглашение определило объем инфраструктурных инвестиций на период 2009–2015 гг. величиной 13 млрд. евро.

### Инвестиции в грузовые перевозки

По ряду причин грузовые перевозки во Франции в последние годы не получили такого развития в отношении роста объемов, как в соседних странах. Грузовая компания Fret SNCF завершила 2008 г. с убытками 332,7 млн. евро по сравнению с 253,7 млн. в предыдущем году. Объем перевозок только в декабре 2008 г. упал на 25%, сокращение продолжалось в январе и феврале 2009 г. Однако и до такого серьезного проявления кризисных тенденций в экономике состояние грузовых перевозок на железных дорогах внушало тревогу: между 1990 и 2006 г. грузооборот потерял пятую часть, в то время как на грузовом рынке в целом наблюдался стабильный рост.

Последнее десятилетие для Fret SNCF характеризовалось чередой внутренних кризисов, обусловленных внутренними ограничительными регламентами работы персонала, частыми забастовками, невысокой производительностью труда, недостаточно эффективным использованием подвижного состава, с одной стороны, и усилением конкуренции автомобильных перевозчиков, с другой. Планы оздоровления следовали один за другим, но мало влияли на изменение тенденции падения объемов перевозок.

Положение компании усугубила и либерализация рынка грузовых перевозок в 2006 г.: доля сторонних операторов, пользующихся правом на открытый доступ к инфраструктуре, выросла с 5,5% в 2007 г. до 8,7% в 2008 г. Эти новые компании в условиях кризиса применяли более гибкую и привлекательную для потребителей тарифную политику

(их тарифы в среднем на 10% ниже, чем у SNCF), так что объем выполненных ими перевозок снизился только на 9%.

Несмотря на успех новых операторов в целом, SNCF продолжает доминировать на рынке перевозок повагонными отправлениями, и, хотя этот сектор транспортного рынка значительно изменился за последние 20 лет, его масштабы стоят усилий по сохранению и упрочению своих позиций.

В декабре 2008 г. была рассмотрена система перевозок повагонными отправлениями с целью повышения их эффективности. Система нового поколения, получившая название Swing, базируется на трех базовых сортировочных станциях: Вильнёв (около Парижа; рис. 4), Вуаппи (около Меца) и Лион-Сиблен, каждую из которых питают 30 менее крупных станций, рассредоточенных на сети железных дорог и обслуживаемых поездами по крайней мере дважды в день. Местные грузовые поезда курсируют между примерно 900 терминалами. Между тремя базовыми станциями поезда обращаются с интервалом 3–4 ч. Это означает, что, если вагон «пропустил» свой поезд, его незамедлительно прицепляют к следующему. Поезда между узловыми станциями обслуживаются локомотивами из выделенного парка и машинистами, согласными на ненормированную продолжительность рабочей смены, что позволяет сократить потери времени на смену бригад.

Система Swing с тремя базовыми станциями заменила предыдущую с восемью станциями, на которой многие связи между этими станциями обслуживались не более чем одним поездом в сутки. На практике это означало простой вагонов, зачастую превышающий 24 ч.

Fret SNCF инвестировала в систему Swing 20 млн. евро, в том числе в создание новой автоматизиро-



Рис. 4. Общий вид сортировочной станции Вильнёв

ванной системы мониторинга, которая дает возможность грузовладельцам отслеживать продвижение «своих» вагонов в реальном времени и работает согласованно с операторами соседних стран. Еще 50 млн. евро в рамках стратегического плана Destination 2012 выделяет SNCF на программу разгрузки основных грузовых направлений. Реализация этих мероприятий, выполняемых в партнерстве с RFF и правительством страны, должна быть завершена в 2010 г.

В марте 2009 г. правительство обнародовало планы создания компании, которая будет надзирать за развитием второстепенных линий, предназначенных только для грузового движения, используя успешный опыт действующей в Северной Америке сети малых железных дорог.

Эта компания представит собой партнерство RFF, банка развития CDC и корпорации Railroad Development (США) и займется планированием, финансированием и оказанием помощи в вопросах организации перевозочной деятельности компаниям, заинтересован-

ным в развитии местных грузовых перевозок.

Падение объемов грузовых перевозок сказалось и на доходах RFF, поэтому компания в свою очередь занимается разработкой собственной стратегии, используя опыт, накопленный в Германии и США.

Закон Grenelle Environment предполагает к 2012 г. увеличение с 14 до 25% доли в грузовых перевозках видов транспорта, отличных от автомобильного. Эта цель представляется весьма амбициозной, особенно с учетом нынешней экономической ситуации. Вместе с тем некоторые изменения в сфере грузовых железнодорожных перевозок уже свидетельствуют в пользу выполнимости этой задачи. Приобретение в 2008 г. компаний-операторов Geodis и ITL поможет SNCF стать логистическим провайдером, а успешность этой стратегии подтверждена опытом железных дорог Германии. Появление новых операторов открытого доступа уже показало новые пути работы со снижением стоимости услуг для потребителей, а политика развития перевозок повзгонными отправками на националь-

ном и местном уровнях представляется перспективной с точки зрения улучшения положения в грузовых перевозках.

### Ведомство регулирования

Крупное изменение в структуре железных дорог Франции должно произойти в конце 2009 г., когда планируется создание ведомства регулирования Commission de régulation des activités ferroviaires (CRAF), гарантирующего недискриминационный доступ к инфраструктуре. Семь комиссаров организации получают назначение сроком на 7 лет. Комиссия со штатом 60 чел. будет располагать бюджетом в размере 8 млн. евро.

По оценке RFF, создание ведомства независимого регулятора представляется важным шагом в направлении либерализации национальной железнодорожной сети. Франция ранее не входила в число европейских стран, вступивших на путь либерализации. Однако открытие рынка международных пассажирских перевозок в 2010 г. подтверждает суждение, что пришло время для изменений.

Существование ведомства регулирования гарантирует объективность дебатов по цене доступа к инфраструктуре и способность RFF объективно контролировать затраты на ее эксплуатацию, текущее содержание и ремонт. До сих пор RFF представляла предложения по плате за пользование инфраструктурой правительству, которое и судило об их справедливости.

Кроме того, SNCF обязано к январю 2010 г. сформировать отдельную структуру со штатом 14,4 тыс. чел. и собственным бюджетом, в ведении которой будут хозяйство сигнализации и связи и функции формирования графика движения поездов. Возможно, эта структура впоследствии перейдет из SNCF в RFF.

*K. Barrow. International Railway Journal, 2009, № 5, p. 24–35.*