

Франция — преодоление спада в грузовых перевозках

Многочисленные предыдущие попытки остановить упадок грузовых перевозок на железных дорогах Франции не достигали цели. Насколько успешным окажется новый план по восстановлению позиций железнодорожного транспорта, на который правительство выделило 7 млрд евро, покажет время.

Грузовые железнодорожные перевозки во Франции давно вошли в период спада. В то время как правительство и общественные круги настаивают на том, что пора остановить непрерывный рост числа грузовых автомобилей на национальных автострадах, железнодорожный

транспорт страны с конца 1970-х годов неуклонно теряет объемы перевозок грузов и, соответственно, доходы.

Перемены в транспортной политике, инициированные директивами Европейской комиссии о конкуренции, не показали особой

эффективности. Если европейская сеть грузовых железнодорожных перевозок была открыта в марте 2003 г., то на железных дорогах Франции конкуренция стала возможна с 31 марта 2006 г. (правда, первый независимый частный оператор появился в стране еще 13 июня 2005 г.; это была компания Connex, которая впоследствии стала Veolia, а ныне перешла в ведение Europorte 2). В результате Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) потеряло монополию, но число частных перевозчиков пока остается небольшим (хотя их рыночная доля стабильно растет), и новые компании не достигли того, на что рассчитывали, выходя на рынок.

Кризис сказался на всех видах грузового транспорта, объем перевозок в 2009 г. уменьшился на 20–30%. Оборот Geodis, одного из пяти отделений SNCF, оказывающего услуги в области логистики и грузовых перевозок, включая автомобильные, в 2009 г. снизился на 8,1% по сравнению с предыдущим годом. Однако прошедший, 2010 год Geodis завершила с лучшими результатами: доходы выросли до 8890 млн евро по сравнению с 7377 млн евро в предыдущем году (рост 20,5%), а EBITDA (прибыль до вычета процентов, налогов, дивидендов и амортизации) составила 104 млн евро по сравнению с убытком 49 млн евро в 2009 г.

Geodis действует в 120 странах. В ее дочерней компании Fret SNCF, занимающейся грузовыми железнодорожными перевозками, занято 12 тыс. чел. из 46 тыс. работающих в Geodis. (Кстати, SNCF в целом имеет 800 дочерних компаний.) Несмотря на многочисленные попытки оживления, Fret SNCF остается стабильно убыточной и влияет на общие финансовые результаты деятельности Geodis.

Во Франции с Fret SNCF конкурируют следующие компании: В Cargo (грузовое отделение



Рис. 1. Схема железных дорог Франции с приоритетными грузовыми коридорами

Национального общества железных дорог Бельгии, SNCB), CFL Cargo (грузовое отделение железных дорог Люксембурга), Veolia Cargo (недавно перешла под контроль Europorte France, дочерней компании Eurotunnel), EuroCargoRail (дочерняя грузового отделения Федеральных железных дорог Германии DB Schenker), Colas Rail (дочерняя строительной группы Bouygues) и TSO. Вместе они осваивают 14% рынка по показателю поездной работы (в поездо-км) и 20–25% по грузообороту (в ткм). Здесь самая большая доля у EuroCargoRail — 8,5%, за ней идет Europorte — 3,7%. Конкурирующие частные компании занимаются в основном перевозками сельскохозяйственных грузов, строительных материалов и интермодальными.

Первый факт потери перевозок в пользу конкурентов стал серьезной неожиданностью для Fret SNCF: в 2007 г. компания Arcelor-Mittal заключила контракт с EuroCargoRail на перевозки известняка из карьеров в Кафье на металлургические заводы в Дюнкерке. Arcelor-Mittal пошла на этот шаг потому, что в 2006 г. серия забастовок на SNCF серьезно сказалась на качестве обслуживания.

Оказалось, что на местном уровне мало кто ожидал, что конкуренция станет реальной, а новые компании смогут претендовать на какую-то долю рынка. Однако новички начали с предложения услуг, учитывающих потребности конкретных пользователей, и конкурентных тарифов. Грузоотправителей такой подход привлекал именно потому, что SNCF Fret мало заботилось о том, насколько предоставляемое обслуживание удовлетворяет клиенту.

С началом реальной конкуренции появилось понимание того, насколько трудно персоналу SNCF реагировать на изменения и быстро перестраиваться. Кроме того, SNCF и конкурирующие компании

работают совершенно в разных условиях относительно организации и оплаты труда. Если регламент заработной платы машинистов в частных компаниях еще только обсуждается, то SNCF обязано следовать своду правил RH077, оговаривающему каждую деталь работы железнодорожников этой категории.

Например, машинисты SNCF заняты ведением грузовых поездов не более 3,5 ч в день по сравнению с 6 ч в частных компаниях. Очевидно, именно эта причина стала одним из поводов для появления в 2006 г. дочерней SNCF, но как бы частной компании Voies Ferrées Locales et Industrielles (VFLI), в которую перешли ранее работавшие в SNCF машинисты, согласившиеся работать с нарушениями RH077, а также были набраны новые. Поддержки со стороны профсоюзов такой подход не встретил. Кстати, довольно частые и продолжительные забастовки не только влияют на доходность SNCF, но и подрывают авторитет компании у грузоотправителей.

Не вызывает споров плата за доступ к инфраструктуре. Если вопрос повышения платы за доступ к сети высокоскоростных линий вызывал политические дебаты на этапе обсуждения, то взимаемая с операторов грузовых перевозок плата признается одной из самых низких в общеевропейском масштабе.

Правительственный план

Очередной план правительства по выводу железных дорог из кризиса, не ограничивающийся прекращением падения объемов перевозок, подкрепляется возможностями, которые дает законодательство по ограничению загрязнения атмосферы и снижению уровня шума (Grenelle de l'Environnement). В сентябре 2009 г. правительство предложило инвестиционный пакет в размере 7 млрд евро в развитие инфраструктуры с целью укрепления потенциала грузовых железнодорожных

перевозок и перелома тенденции их спада. Предусмотрена электрификация ключевых коридоров и оснащение их системами сигнализации для движения в обоих направлениях (рис. 1).

В 1984 г. доля железных дорог в грузообороте всех видов транспорта составляла 42%, к 2007 г. она сократилась до 14%. В частности, доля железных дорог в обслуживании морских портов Франции не превышает 5%, тогда как в Роттердаме она равна 15%, а в Гамбурге превышает 30%.

В случае выполнения предусмотренных планом мероприятий удастся, как полагают, довести долю железнодорожного транспорта в общем грузообороте до 25% в 2022 г.

Администрации инфраструктуры Réseau Ferré de France (RFF) отводится основная роль в решении поставленных правительством задач, но многое могут сделать и операторы грузовых перевозок.

Система Autoroutes ferroviaires

Главным в инвестиционном пакете является предложение о создании национальной сети грузовых сообщений Autoroutes ferroviaires, по маршрутам которых поезда, сформированные из платформ с погруженными на них полуприцепами или автопоездами, должны обращаться по фиксированному графику с постоянными интервалами, что будет способствовать переключению перевозок на дальние расстояния с автомобильных дорог на железные. Предлагаемая услуга призвана стать эффективной альтернативой всем передвижениям грузовых автомобилей в международных сообщениях, в том числе с пересечением Альп и Пиренеев (рис. 2).

За 6 последних лет более 100 тыс. грузовых автомобилей перевезено поездами через тоннель Мон-Сени



Рис. 2. Поезд сообщения Autoroute ferroviaire в Альпах

между Францией и Италией. Четыре пары поездов курсируют по рабочим дням между терминалами Этон-Бурнёф во Франции и Орбасано в Италии. В 2013 г. маршрут их обращения планируется продлить до Лиона с увеличением числа поездов до 10 пар в сутки, с тем чтобы перевозить до 100 тыс. автомобилей в год.

Однако это сообщение при его нынешней длине 175 км к категории Autoroutes ferroviaires можно отнести лишь условно. К 2015 г. поставлена задача перевозить грузовые автомобили по железной дороге на всем пути от Лиона или Амберья до терминала в Италии. В октябре 2009 г. правительства двух стран подписали соглашение по проекту, и в том же месяце был объявлен тендер на трансальпийские перевозки.

Впервые сообщение Autoroute ferroviaire в полном смысле слова было организовано компанией Logy Rail в сентябре 2007 г., когда она ввела в обращение шесть кольцевых рейсов в неделю между терминалами Ле-Буду около Перпиньяна во Франции и Беттамбур в Люксембурге. Услуги тяги предоставляет группа VFLI, перевозки на расстояние 1000 км выполняются ночью,

это обеспечивает более конкурентное время по сравнению с вариантом автомобильного движения. Со временем число поездов было увеличено до двух пар в день, в мае 2010 г. добавили третью пару. В 2011 г. планируют увеличить число поездов до четырех пар в день, а в 2015 г. — до 10 пар. Следование с часовым интервалом позволит перевозить от 100 тыс. до 120 тыс. полуприцепов в год, что эквивалентно одной трети потенциального рынка в этом коридоре.

В дальней перспективе это сообщение может быть продлено в города Испании и, не исключено, до побережья Балтики и других пунктов назначения в Северной Европе. Изучается еще один вариант — сообщения с Марселем.

Правительство Франции планировало в конце 2010 г. объявить тендер на организацию сообщения Autoroute ferroviaire Atlantique с четырьмя или пятью парами поездов между югом региона Аквитания и терминалом Дург на севере страны. Это сообщение должно быть открыто в 2011 г. Начальным его пунктом может стать Байонна или Андай. С открытием высокоскоростной линии Тур — Бордо в 2020 г. обычную линию через Ангулем можно будет

использовать для пропуска 10 дополнительных пар грузовых поездов в сутки, что обеспечит возможность перевозки до 100 тыс. полуприцепов в год.

Менее проработан план подобных сообщений, подводящих к тоннелю под Ла-Маншем. RFF поручено проработать возможные варианты. Правительство предполагает предоставление грантов на приобретение подвижного состава для таких сообщений.

Перевозки обменных кузовов

Следующим ключевым моментом плана 2009 г. является создание структуры, ориентированной на развитие смешанных перевозок. Для этого SNCF приобрело контрольный пакет акций компании Novatrans. Поставленная правительством задача состоит в удвоении к 2020 г. объема перевозок обменных кузовов по железной дороге (рис. 3). К началу кризиса этот сектор перевозок процветал, его годовой грузооборот достигал 9 млрд ткм. В 2010 г. финансовая поддержка этого сектора была увеличена на 50%.

Очередным шагом к поставленной цели станет увеличение в 2011 г. на 50%, а именно до 12 в неделю, числа пар интермодальных поездов между Лиллем и Перпиньяном. В коридоре Париж — Марсель уже обращаются в опытный порядок такие поезда длиной 850 м со скоростью 100 км/ч, впоследствии длина поездов будет увеличена до 1000 м, а скорость — до 120 км/ч. Это сообщение, известное как MaxiPerfo и успешно прошедшее испытания, в 2011 г. выйдет на этап коммерческой эксплуатации. Планируется проведение испытаний с поездами длиной 1200 и 1500 м.

SNCF Fret уже имеет опыт обращения грузовых поездов со скоростью 200 км/ч на высокоскоростных линиях в ночные часы и со скоростью 160 км/ч на тех линиях, где

это позволяют условия. Поезда категории Trains Blocs Express перевозят скоропортящиеся продукты и пакетированные грузы между станциями Валантон (в Париже) с одной стороны, Мирама и Тулуза (на юге Франции) с другой; еще одно сообщение связывает юг долины Роны со станциями Дург (на севере страны) и Рёнжи (в Париже), где недавно открыт специализированный терминал, обслуживающий крупный продуктовый рынок.

В июне 2010 г. RFF и семь сетевых компаний-ритейлеров, имеющих большие супермаркеты (Auchan, Conforama, Casino, Castorama, ИКЕА, Intermarché и Leroy-Merlin), договорились об изучении возможностей переключения некоторых грузопотоков с автомобильного транспорта на железнодорожный. Предстояло изучить экономические и технические аспекты перевозок обменных кузовов на таких маршрутах, как Рен — Лион и Дург — Лион. Примечательно, что к услугам железнодорожного транспорта в этом секторе рынка обычно прибегают крайне редко. Если опыт упомянутых компаний окажется успешным, за ними могут последовать и другие.

Малые линии

Одной из самых трудно решаемых проблем являются убыточные перевозки повагонными отправками. Очередная попытка оживления повагонных перевозок построена на идее использования отдельных коридоров, а не сети в целом, что должно дать выигрыш в виде сокращения маневровых и сортировочных работ. Кроме того, такой подход позволит разгрузить интенсивно используемые станции, например Вильнёв-Сен-Жорж вблизи Парижа, и использовать появившиеся резервы для развития систем Maxi-rail или Autoroutes ferroviaires.

План правительства побуждает региональные и местные

администрации к учреждению компаний, называемых Opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) и сравнимых с распространенными в США малыми железными дорогами. В задачи таких компаний входит работа с местными грузопотоками, сбор и распределение вагонов для передачи операторам, работающим на магистральных линиях. OFP должны получать лицензию и сертификат в ведомстве по вопросам безопасности EPSE. Уже созданы и работают две такие компании. Первая — Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF), получившая сертификат безопасности в марте 2010 г., перевозит туристов по линии длиной 61 км Ривзальт — Сен-Мартен-Лис в Восточных Пиренеях. В качестве грузового оператора TPCF Fret работает на участке длиной 35 км Ривзальт — Сен-Поль-де-Фенуйе.

Вторая OFP, компания Ferroviaire Régionale (CFR), получила в июле 2010 г. лицензию на транспортное обслуживание каменоломен, примыкающих к линии Корбиньи — Серси-ла-Тур в департаменте Ньевр. Компания намерена довести объем перевозок до 300 тыс. т в год. В 2009 г. RFF инвестировала 17 млн евро в усиление инфраструктуры на этом маршруте, но в будущем CFR сама будет заниматься текущим содержанием пути по контракту с RFF. Компания планирует также выполнять

перевозки в регионе Бургундия — Франш-Конте.

Создание OFP в провинции Овернь поддерживают промышленные круги, торговая палата, местные транспортные и логистические организации. В регионе работают крупные компании — потенциальные грузоотправители, такие, как Volvic, Michelin, Limagrain, заинтересованные в железнодорожных перевозках камня, бутилированной воды, леса и других грузов. Региональная торговая палата начала изучение этого вопроса в 2005 г. Государственные и региональные структуры нашли обоснованными выводы консультантов относительно того, что гибкие и независимые малые компании могут работать прибыльно. Только в Оверни компании OFP могут осваивать до 2 млн т грузов в год, от перевозки которых в 2009 г. отказалась SNCF. Подобные же компании могут появиться и в регионе Шампань — Арденны.

Отражая тот факт, что маршруты многих грузовых поездов связаны с портами, второй пакет законов Grenelle de l'Environnement требует передать обслуживающие порты железные дороги в ведение портовых администраций. Поэтому администрации крупных портов создают собственные OFP.

Первой в декабре 2009 г. появилась компания NaviRail Atlantique, обслуживающая порт Ла-Паллис



Рис. 3. Платформа с обменными кузовами (фото: Novatrans)

вблизи Ла-Рошели. В этой компании 51% акций принадлежит администрации порта, 49% — SNCF.

В Марселе портовая администрация возьмет под свой контроль сеть местных линий общей протяженностью 150 км.

Администрации внутренних речных портов Лотербур, Бенхейм и Маркольсем в районе Страсбура подписали с RFF соглашение по поводу повышения эффективности использования припортовых железнодорожных линий.

Компания Europorte в настоящее время управляет портовой железной дорогой в Дюнкерке. В Гавре к 2012 г. должен быть готов новый терминал для переработки обремененных кузовов.

Перевозки грузов с высокой скоростью

Grenelle de l'Environnement рекомендует также развивать в качестве альтернативы воздушному транспорту перевозки грузов по железным дорогам с высокой скоростью, используя опыт SNCF в области обслуживания сообщений Trains Blocs Express. Теоретически поезда, курсирующие между терминалами аэропортов, могут заменить 100 тыс. рейсов автомобилей и 1000 рейсов воздушных судов в год и при этом уменьшить выбросы углекислого газа на 150 тыс т.

Правительство поддерживает эти проекты в рамках европейского консорциума Euro Sagex, который планирует в 2012 г. связать высокоскоростными грузовыми сообщениями Cargo Rail Express крупные европейские аэропорты Парижа, Лиона, Лилля, Льежа, Амстердама, Кёльна/Бонна и Лондона. На втором этапе (в течение 5–7 лет) список

обслуживаемых аэропортов пополнится еще четырьмя: в Бордо, Марселе, Страсбуре и Франкфурте-на-Майне. В более отдаленной перспективе планируется расширить этот перечень за счет аэропортов Мадрида, Милана, Барселоны и Берлина; тогда протяженность сети сообщений вырастет приблизительно до 10 тыс. км.

Подвижной состав, как ожидается, приобретет SNCF, на это потребуются 300 млн евро. Еще 170 млн евро необходимо на строительство железнодорожных терминалов в аэропортах Руасси-Шарль-де-Голль в Париже и Сент-Экзюпери в Лионе. Также рассматривается идея ввода в обращение специализированных поездов для перевозки посылок и почты, однако рынок этих перевозок пока невелик, и прогнозы не предвещают его значительно роста.

Сеть специализированных линий

Если исходить из реальности прогнозов относительно увеличения числа грузовых поездов, представляются обоснованными аргументы в пользу создания сети выделенных линий. Франция поддерживает идею появления такой сети в масштабах Европы и ее интеграции с национальными грузовыми коридорами. На поддержку этой идеи выделяется 1,5 млрд евро. В целях развития грузовых перевозок планируется электрифицировать несколько ключевых направлений и устранить на них неэлектрифицированные пробелы: Амьен — Шалон-ан-Шампань, Сен-Дизье — Кюльмон, Сен-Жермен-де-Фос — Лион и Жизор — Серкье в Нормандии. Последний участок

станет в долине Сены дублером магистральной линии Гавр — Париж.

Подготовка соответствующих проектов ведется исходя из условий финансового партнерства между государственными структурами и властями региона. В рамках проектов предусматривается также переход на новые системы сигнализации, обеспечивающие на двухпутных линиях движение поездов в обоих направлениях.

Ликвидация узких мест

Более половины средств из предусмотренных программой 7 млрд евро планируется инвестировать в устранение узких мест. В некоторых районах страны спрос на пассажирские перевозки поездами региональных сообщений вырос настолько, что пропуск грузовых поездов в часы пик просто невозможен.

В 2016 г. ожидается открытие давно планируемого обхода длиной 71 км Ним — Монпелье в интересах грузовых и пассажирских сообщений с Испанией. В 2010 г. подписано государственно-частное партнерство, проведены конкурсы на строительные проекты.

Ведутся работы по разработке проекта обхода загруженного района Лиона. Эта идея получила формальное одобрение на уровне правительства в конце 2009 г., но немало времени требуется на дальнейшие запросы и согласования. Строительство северного участка обхода в ценах 2007 г. оценивалось в 1,5 млрд евро, южного — в 1,4 млрд.

J.-P. Masse. Railway Gazette International, 2010, № 9, p. 114–124; материалы SNCF (www.sncf.com), SNCF Geodis (www.geodis.fr).