

Франция: возврат к вертикально-интегрированной модели

В 1997 г. произошло эпохальное событие: Национальное общество железных дорог Франции (SNCF), образованное в 1938 г., лишилось функций владельца железнодорожной инфраструктуры. Железнодорожная сеть была передана вновь образованной компании Institution Réseau Ferré de France (RFF). Спустя 18 лет, 1 января 2015 г., Франция вернулась к модели вертикально-интегрированного железнодорожного концерна — SNCF вновь стало собственником инфраструктуры.

В собственности RFF находилась вся железнодорожная сеть Франции за исключением части региональной сети RER в Парижском регионе, принадлежащей транспортной администрации RATP, эксплуатирующей также метрополитен Парижа.

В результате реформы 1997 г. компания SNCF Infra (дочернее предприятие SNCF) стала поставщиком услуг для RFF, отвечая за техническое обслуживание и реконструкцию существующей железнодорожной сети за счет возмещающих инвестиций из государственного бюджета (рис. 1). Функции составления расписаний, обеспечения безопасности и руководства эксплуатационным процессом, а также предоставления недискриминационного доступа к инфраструктуре были возложены на образованную в 2009–2010 гг. дирекцию DCF (Direction de la circulation ferroviaire), которая входила в концерн SNCF, но имела в нем особый статус независимого подразделения.

Таким образом, во Франции после 1997 г. имело место функциональное отделение оператора перевозок (SNCF) от железнодорожной инфраструктуры — пусть и не столь радикальное, как в Великобритании

после ликвидации государственных железных дорог British Rail, их приватизации и передачи функций оператора инфраструктуры компании Railtrack (позднее — Network Rail). При этом и SNCF, и RFF оставались государственными компаниями. Такая структура значительно отличалась от модели, принятой в Германии, где после железнодорожной реформы 1994 г. существует вертикально-интегрированный холдинг Deutsche Bahn, в состав которого входит компания DB Netz — оператор железнодорожной инфраструктуры страны.

В настоящее время во Франции нет национальных независимых операторов пассажирских перевозок, но в сфере грузовых перевозок 35% всего грузооборота приходится на частных операторов (рис. 2 и 3).

В большинстве других стран — членов Европейского союза созданы отдельные инфраструктурные компании (например, ProRail в Нидерландах или ADIF в Испании), которые и юридически, и экономически не зависят от государственных компаний — операторов железнодорожных перевозок.

Реинтеграция инфраструктуры в холдинг SNCF

В последние годы Европейская комиссия неоднократно выступала с инициативами, направленными на последовательное разделение функций инфраструктуры и эксплуатации железных дорог. В это же время во Франции развивался



Рис. 1. Распределение задач в сфере железнодорожной инфраструктуры во Франции с 1997 по 2014 г.



Рис. 2. Региональные поезда SNCF

противоположный процесс, цель которого состояла в возврате к вертикально-интегрированной государственной железнодорожной компании. Реинтеграция собственника железнодорожной инфраструктуры в SNCF сопровождалась масштабной реструктуризацией компании.

В июле 2014 г. Национальное собрание Франции приняло соответствующий закон о реформе железных дорог, вступивший в силу 1 января 2015 г. Закон предусматривает создание внутри холдинга SNCF двух компаний (рис. 4) — инфраструктурной SNCF Réseau, объ-



Рис. 3. Грузовой поезд частного оператора Euro Cargo Rail на линии Париж — Страсбур

единяющей RFF, SNCF Infra и DCF, а также перевозочной SNCF Mobilités, в состав которой вошли операторские компании SNCF Proximités (местные пассажирские перевозки), SNCF Voyages (дальние пассажирские перевозки, включая высокоскоростные) и SNCF Geodis (грузовые перевозки и логистика). При этом железнодорожные станции и вокзалы останутся в ведении SNCF Mobilités, что может привести к конфликтам в распределении ответственности между компаниями холдинга, ухудшить прозрачность финансовых потоков и затруднить доступ к инфраструктуре сторонним операторам.

Цели реформы

Проводя реформу национальных железных дорог, французское правительство рассчитывает не только повысить их эффективность, устранив трения между владельцем инфраструктуры RFF и сервисной компанией SNCF Infra, но и ограничить задолженность RFF, которая по состоянию на конец 2013 г. составляла 33,7 млрд евро. Рост задолженности RFF с 2010 г. достиг 6,3 млрд евро (23%).

По подсчетам министерства экологии, устойчивого развития и энергетики, отвечающего за транспортную политику во Франции, при прежней структуре финансирования железнодорожной инфраструктуры годовой дефицит составляет в среднем 1,5 млрд евро и ложится преимущественно на RFF. По мнению этого министерства, без проведения структурной реформы ежегодный дефицит должен был возрасти до 2 млрд евро.

В последние 30 лет инвестиции направлялись преимущественно на строительство французских высокоскоростных линий в ущерб поддержанию в приемлемом состоянии обычной железнодорожной сети. Структурная реформа и изменение инвестиционной политики

должны переломить тенденцию к деградации инфраструктуры обычных линий.

Упор на инвестиции в сеть обычных линий

Обеспокоенность состоянием инфраструктуры обычных железнодорожных линий проявляется во Франции уже в течение длительного времени. В последние годы было принято несколько программ, направленных на исправление этой ситуации.

В 2008 г. был заключен договор между французским государством и RFF, который предусматривал инвестиции в размере 13 млрд евро на период 2008 – 2015 гг. с целью обновления существующей инфраструктуры, в частности реконструкции 6400 км пути и замены 2500 стрелок.

В сентябре 2013 г. RFF представила план, направленный на сокращение износа и модернизацию существующей сети. Этот план, рассчитанный на 6 лет, предусматривает инвестиции в размере 15 млрд евро и преследует цель повышения точности движения поездов и увеличения пропускной способности сети за счет внедрения европейской системы управления движением поездов ETCS и строительства в масштабах сети системы радиосвязи GSM-R.

Планируется, что будет подписан 10-летний контракт между SNCF и государством, который в обмен на финансирование обновления сети обычных линий будет предусматривать 2%-ный рост производительности ежегодно (этот рост распределится в равных долях между SNCF Réseau и SNCF Mobilités). Размеры финансирования

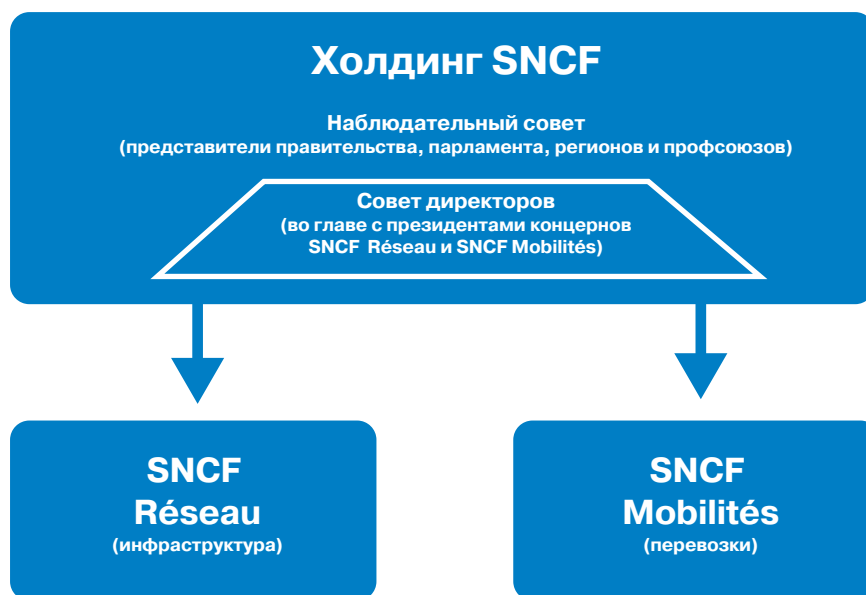


Рис. 4. Новая структура SNCF с 1 января 2015 г.

пока не определены, но руководство компании рассчитывает, что оно составит 3,5 млрд в год (инвестиции на эти цели составляли в последние 5 лет 2,5 млрд евро ежегодно).

Выбор приоритетных проектов

Если в отношении модернизации существующей сети уже приняты энергичные меры, то из-за тяжелой ситуации с государственным бюджетом во Франции до сих пор нет ясности со значимыми будущими проектами нового строительства и реконструкции железнодорожных линий.

В конце 2011 г. был разработан план развития путей сообщения во Франции. Однако он так и не был принят. Вместо этого после президентских и парламентских выборов 2011 – 2012 гг. была образована специальная правительственная комиссия, которая в 2013 г. представила отчет с предложениями по

приоритетным проектам, но за ним так и не последовали политические решения.

Заключение

Возврат к вертикально-интегрированной структуре железнодорожной отрасли во Франции обусловлен негативным опытом реализованной с 1997 г. модели разделения эксплуатации и инфраструктуры. Ожидается, что объединение всех основных игроков в области железнодорожной инфраструктуры в одном концерне даст синергетический эффект и приведет к улучшениям, которых добивается правительство. Пока непонятно, будут ли эти усилия подкреплены достаточным финансированием инфраструктуры железных дорог страны.

M. Wilfert. Eisenbahningenieur, 2015, № 1, S. 10 – 12; D. Briginshaw. International Railway Journal, 2015, № 1, P. 24 – 27; материалы SNCF (www.sncf.com).

Хотите увидеть новости быстрее?
Заходите на сайт www.zdmira.com