



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

63/2021

Перспективы развития Национального общества железных дорог Франции

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) переживает в настоящий момент непростые времена. Открытие рынка пассажирских перевозок, реформы в сфере грузовых перевозок для устранения хронических убытков, растущая задолженность – это лишь часть серьезных проблем, с которыми общество столкнулось в 2019 г. За крупнейшей национальной забастовкой в декабре 2019 г. по поводу проведения пенсионных реформ, в марте 2020 г. последовала первая волна пандемии COVID-19, а затем локдаун, вызвавшие коллапс в сфере железнодорожных перевозок. После первой волны коронавируса и частичного восстановления объемов перевозок с 30 октября 2020 г. начался новый локдаун, и SNCF снова было вынуждено сокращать размеры обслуживания, поскольку пассажирам рекомендовали воздерживаться от поездок, соблюдать социальную дистанцию и масочный режим. Потери SNCF в 2020 г. оцениваются предварительно в 3 млрд евро.

Чтобы поддержать экономику страны, французское правительство 3 сентября 2020 г. сообщило о запуске плана France Relance стоимостью около 100 млрд евро (из них 40 млрд предоставлены ЕС), нацеленного на стимулирование промышленности и транспорта после кризиса, вызванного пандемией коронавируса. На транспорт будет направлено 11,5 млн евро, из которых 4,7 млн евро предназначены для поддержки железнодорожного сектора.

Из выделенной SNCF суммы не менее 4,1 млрд евро будет направлено оператору инфраструктуры SNCF Réseau на текущие проекты модернизации, включая замену стрелочных переводов и восстановление других объектов в ключевых железнодорожных узлах (2,3 млрд евро), ремонт мостов и прочих сооружений, а также на изыскания по замене гербицидов, используемых для

борьбы с растениями в полосе отвода (1,5 млрд евро). На возобновление обслуживания в полном объеме в будущем, в том числе на второстепенных и местных линиях, особенно там, где ограничен доступ к общественному транспорту, направят 600 млн евро. Правительство также оказало помощь сектору грузовых перевозок, полностью освободив операторов от платы за доступ к инфраструктуре в 2020 г. и снизив ее вдвое в 2021 г.

SNCF рассчитывает в перспективе сохранить роль основного перевозчика Франции. Стратегия общества на ближайшую перспективу будет заключаться в участии в тендерах как внутри страны, так и в международных. Например, SNCF приняло участие в конкурсе, объявленном национальным правительством в январе 2019 г. на междугородные перевозки поездами Intercités из Нанта до Бордо и Лиона, с целью заключения нового контракта к 2022 г. Этот маршрут, вероятнее всего, останется за SNCF, хотя в конкурсе приняли участие операторы Transdev (Франция), Arriva (Германия) и RegioRail (Бельгия).

В региональных пассажирских перевозках поездами TER, уже объявлены тендеры по регионам Прованс – Альпы – Лазурный Берег, Гранд-Эст и О-де-Франс. Так, в последнем планируется заключить три контракта на срок 10 лет по трем маршрутам; подвижной состав новым операторам предоставят местные транспортные администрации, а техническое обслуживание и ремонт станут обязанностью перевозчиков. Ожидается, что регион О-де-Франс выберет предпочтительных участников торгов и завершит все конкурсные процедуры к середине 2022 г.

Правительство Франции в середине 2020 г. было объявило о перезапуске ночных поездов (большинство из них были отменены в 2017 г. по финансовым причинам) в рамках кампании по сокращению вредных выбросов и отчасти из-за уменьшения количества авиарейсов в связи с пандемией коронавируса. Первоначально SNCF планирует восстановить движение ночных поездов по маршрутам Париж – Тарб/Андай и Париж – Ницца к 2022 г. Для этого потребуется провести модернизацию пассажирских вагонов Corail, срок эксплуатации которых приближается к 40 годам. В перспективе SNCF планирует осуществить исследование рынка маршрутов и ценообразования в отношении ночных поездов, а также изучить вопросы закупки как подержанного, так и нового подвижного состава.

SNCF также рассматривает возможность восстановления международных ночных поездов. Уже в декабре 2021 г. планируется запустить ночной поезд Париж – Вена, а в 2023 г. при сотрудничестве с железными дорогами Германии (DB) ночные поезда будут следовать по маршруту Париж – Берлин. Общество рассчитывает на новое поколение

путешественников, которые не пользуются авиатранспортом и не имеют личных автомобилей и в этой связи заинтересуются новой услугой.

Еще одним международным проектом, реализация которого ведется в настоящее время, является внедрение низкобюджетных высокоскоростных поездов TGV в Испании, которые будут эксплуатироваться под брендом Ouigo дочерней компанией SNCF – Rielsfera. SNCF надеется, что первые поезда под этим брендом начнут обращаться между Мадридом и Барселоной с середины мая 2021 г. (т. е. почти на два месяца позже ранее намеченного срока) с остановками в Сарагосе и Таррагоне (время в пути – 2 ч 30 мин). В течение 2021 г. планируется накопить необходимый опыт, а затем поезда Ouigo постепенно выйдут и на другие высокоскоростные магистрали в Испании, включая маршруты от Мадрида до Валенсии и Аликанте, а позднее – до Севильи и Малаги. По прогнозам SNCF, первоначально заполняемость поездов составит 60-70%, но по мере развития сервиса этот показатель увеличится до 85-90%.

SNCF владеет контрольным пакетом акций оператора Eurostar, который эксплуатирует высокоскоростные поезда, следующие из Лондона в Париж и Амстердам через тоннель под Ла-Маншем, а также оператора Thalys, осуществляющего железнодорожное сообщение между Парижем, Амстердамом и Кёльном. В 2019 г. было объявлено о возможном объединении компаний Eurostar и Thalys в 2021 г. под новым брендом – Green Speed. По мнению руководства SNCF, слияние позволит создать единую и более эффективную компанию, что должно принести массу преимуществ пассажирам. Объединенная компания составит серьезную конкуренцию автомобильному и воздушному транспорту, связывая пять стран – Францию, Великобританию, Бельгию, Нидерланды и Германию.

Также SNCF проводит изыскания в отношении новых технологий, таких как внедрение системы автоведения поездов (АТО), однако первоначально она будет использоваться только для передачи порожних вагонов и маневровой работы в пределах грузовых станций. Внедрение системы АТО на основных магистралях должно быть связано с развитием геолокации поездов и развертыванием европейской системы управления движением ETCS. Эта система важна для решения проблем с пропускной способностью национальной сети.

В первую очередь систему ETCS планируется развернуть на высокоскоростной магистрали Париж – Лион, самой загруженной во Франции. Стоимость контракта – около 50 млн евро. В целом на модернизацию ВСМ будет потрачено более 600 млн евро, 40% средств выделяет Евросоюз. Проект охватывает развертывание ETCS, замену систем централизации с созданием системы централизованного управления сетью и

внедрение новой системы диспетчерского управления. Новые цифровые технологии позволят пропускать в периоды пиковой нагрузки 14 пар поездов в час с 2025 г. и 16 пар – с 2030 г.

Кризис, связанный с коронавирусом, неизбежно повлиял на ряд проектов. Так, была достигнута договоренность о замедлении темпов поставки 100 новых высокоскоростных электропоездов TGV производства Alstom по договору от 2018 г. Первоначально ввод первых поездов Avelia Horizon в эксплуатацию был запланирован на 2023 г., но теперь перенесен на 2024 г., хотя сборка их уже ведется. Также SNCF отложило реконструкцию ремонтных депо, реализацию программ по обучению сотрудников.

Несмотря на трудности, SNCF строит оптимистичные планы на ближайшее десятилетие. По мнению руководства, негативное влияние коронавирусной инфекции будет сказываться на работе общества в течение не более 2 лет. Еще в июле 2020 г. SNCF был обнародован план Tous SNCF, нацеленный на то, чтобы вывести общество на лидирующие позиции среди европейских стран по устойчивой мобильности к 2030 г. Мероприятия плана сфокусированы на четырех направлениях:

- кадры – повышение престижа работы в SNCF с акцентом на карьерном росте, гендерном равенстве и привлечении молодежи;
- децентрализация – назначение 11 координаторов для связи с региональными органами власти, промышленностью и другими организациями и участия в разработках стратегии развития регионов;
- окружающая среда – экологичность, снижение энергопотребления на 25% в течение 5 лет, а также уменьшение объемов вредных выбросов в атмосферу;
- цифровизация – внедрение инновационных цифровых технологий, обучение сотрудников, особенно в сфере обработки данных.

*Источники: материалы SNCF (www.sncf.com);
SNCF Réseau (www.sncf-reseau.com);
Eurostar (www.eurostar.com);
International Railway Journal, 2020, № 12, pp. 16-19.*