



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

120/2022

Открытие рынка пассажирских перевозок во Франции

Несмотря на объявленную во Франции либерализацию рынка железнодорожных пассажирских перевозок, для новых игроков еще сохраняются различного рода препятствия. В представленном в феврале 2022 г. исследовании, проведенном французским регулятором в области транспорта Autorite de Regulation des Transports (ART), обобщены проблемы развития конкуренции на рынке железнодорожных пассажирских перевозок страны и сформулированы рекомендации по их преодолению.

Во Франции действует следующий порядок выхода на открытый рынок. Компании, планирующие заниматься пассажирскими перевозками на открытом рынке транспортных услуг, обязаны сначала уведомить об этом регулятора. ART публикует соответствующую информацию для того, чтобы транспортные администрации, операторы перевозок, работающие по контрактам на оказание социально необходимых услуг (PSO), и операторы инфраструктуры могли оценить, не окажет ли реализация нового предложения отрицательного влияния на экономику уже работающих на этом направлении операторов.

По мнению экспертов ART, конкуренция с национальным оператором железнодорожных пассажирских перевозок SNCF Voyageurs со стороны новых игроков сегодня уже существует, причем не только в юридическом смысле, но и фактически.

Один из новых операторов – французская компания Transdev, которая в сентябре 2021 г. заключила 10-летнее соглашение на эксплуатацию начиная с 2025 г. региональных поездов под брендом Intermetropole на направлении Марсель – Тулон – Ницца.

Французский стартап Midnight Trains в конце марта 2022 г. представил обоснованное предложение о запуске международных ночных поездов на трех

маршрутах в качестве комфортной альтернативы путешествиям на воздушном транспорте. С 15 июня 2024 г. предлагается ввести в обращение поезд Париж – Венеция, затем с 15 декабря того же года – поезд, следующий из Парижа до Ниццы и Барселоны. Планируется, что этот поезд в Дижоне будет разделяться на две части, одна назначением на Ниццу, другая – на Барселону.

В исследовании ART обращается внимание на растущий интерес к освоению французского рынка и со стороны ряда других операторов. Так, в последнее время регулятором получено порядка 38 запросов по организации перевозок на разных маршрутах, в том числе на трех высокоскоростных и уже вынесено пять положительных решений о перевозках на 11 маршрутах. По мере развития конкуренции ART рассчитывает получать такие заявления от претендентов на организацию перевозок в гораздо большем количестве.

Согласно проведенному ART анализу, интенсивность использования национальной сети железных дорог существенно варьируется. Более высокая плотность пассажиропотоков наблюдается в регионе Иль-де-Франс и на высокоскоростных линиях, а традиционные магистральные линии и региональные маршруты менее загружены.

В 10-летнем соглашении, подписанном в начале 2022 г. между SNCF Voyageurs и правительством страны об эксплуатации дневных и ночных поездов Trains d'Equilibre du Territoire (TET), отображено появление новых операторов в междугородных сообщениях на обычных линиях.

В планы правительства входит открыть для частных операторов четыре группы сообщений Intercites:

- Нант – Бордо и Нант – Лион (дневные поезда) – конец 2026 г.;
- Нант – Бордо и Нант – Лион (ночные поезда) – конец 2027 г.;
- Париж – Лимож – Тулуза и Париж – Клермон-Ферран – 2028 г.;
- Бордо – Марсель – 2029 г.

Конкурс с целью привлечения частных операторов для обслуживания перевозок в сообщениях Нант – Бордо и Нант – Лион был объявлен еще в 2020 г., однако успехом инициатива не увенчалась, поскольку единственным претендентом стала национальная компания SNCF Voyageurs. Что касается других операторов, то для них оказались неприемлемыми требования к подвижному составу и его техническому обслуживанию.

Также в исследовании ART обращено внимание на ряд проблем, которые сопутствовали выходу на французский рынок первого конкурента SNCF – итальянской Trenitalia, приступившей к выполнению перевозок поездами Frecciarossa в сообщении Париж – Милан. Прежде всего, это отсутствие на большей части сети железных дорог Франции европейской системы управления движением поездов ETCS, что представляет собой

существенную проблему в достижении эксплуатационной совместимости и может в препятствовать запуску трансграничных высокоскоростных поездов.

Отсутствие ETCS на всех линиях сети ВСМ накладывает ограничения на выбор новыми перевозчиками необходимого подвижного состава. В настоящее время ART готовит рекомендации, которые бы способствовали упрощению допуска новых операторов-перевозчиков на французский рынок пассажирских перевозок.

Эксперты ART указывают еще на один из основных барьеров для новых операторов открытого доступа – стоимость подвижного состава, которая является важным фактором при реализации планов, связанных с запуском новой услуги. Преодолению этого барьера может способствовать развитие рынка лизинга подвижного состава, включая бывшие в эксплуатации поезда. Но этот рынок, как отмечают эксперты ART, пока находится в зачаточном состоянии. Впервые, в марте 2022 г. оператор тоннеля под Ла-Маншем Getlink объявил о планах, связанных с созданием компании, специализирующейся на предоставлении в аренду высокоскоростных поездов новым игрокам рынка, например испанскому оператору Renfe Viajeros, для конкуренции с компанией Eurostar на маршруте Париж – Лондон.

Говорится в исследовании ART и о развитии конкуренции в сфере ремонта. В настоящее время почти все производственные мощности по ремонту пассажирского подвижного состава во Франции находятся в ведении SNCF Voyageurs. Лизинговая компания Akiem и оператор высокоскоростной линии Тур – Бордо LISEA планируют построить ремонтные предприятия в районе железнодорожной станции Острикур недалеко от мультимодального терминала Delta 3 в коммуне Дурж на севере Франции, а также в коммуне Маршреприм в районе Бордо. Реализация этих планов позволит создать конкуренцию в сфере ремонта и обслуживания подвижного состава.

В исследовании ART высказаны замечания по контракту с оператором инфраструктуры SNCF Reseau. Контракт между французским правительством и SNCF Reseau на период 2021–2030 гг. предусматривает выделение на модернизацию сети в среднем 2,8 млрд евро в год, что на 13% меньше суммы, рекомендованной в 2018 г. по итогам аудита состояния железнодорожной инфраструктуры. Это означает, что общие расходы в период 2021-2030 гг. будут меньше требуемой первоначально суммы на 4,3 млрд евро. В частности, особую тревогу вызывает сокращение расходов на обновление систем сигнализации, управления движением поездов и ETCS.

Специалисты ART отмечают, что в контракте конкретно не прописано какой должна быть сеть ко времени окончания срока его действия. В большей степени это относится к определению финансирования малодеятельных линий в сельской местности в размере, достаточном для поддержания их в

удовлетворительном состоянии, помимо 14 линий, которые в 2024 г. будут включены в основную сеть.

Размер платы за пользование инфраструктурой в расчете на 1 км во Франции является одним из самых высоких в Европе. Эксперты ART рекомендуют ориентироваться на такую ценовую политику, которая способствует наиболее оптимальному использованию железнодорожной сети и расширению рынка перевозок.

Недостаточно отработан в контракте и вопрос выделения ниток графика. Действующий порядок рассчитан на ситуацию, когда национальный оператор обладает монополией, в то время как от новых участников рынка этот процесс требует значительно больших ресурсов.

*Источник: Материалы Autorite de Regulation des Transport
(www.autorite-transport.fr);
Railway Gazette International, 2022, № 5, pp. 54-57.*