



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

113/2021

Конкуренция на европейском рынке высокоскоростных перевозок

Одним из следствий пандемии коронавируса явилась дезорганизация железнодорожных сообщений во многих странах мира, когда власти вводили временные меры по ограничению передвижений граждан. Операторам железнодорожных пассажирских перевозок в связи с этим приходилось пересматривать расписания движения поездов и форматы транспортного обслуживания с учетом меняющейся ситуации.

Однако в секторе высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок ситуация выглядит более оптимистично. Кроме того, в Испании национальный оператор пассажирских перевозок – компания Renfe Operadora начинает испытывать реальную конкуренцию со стороны двух независимых компаний – Rielsfera и Intermodalidad de Levante (ILSA), пользующихся возможностью недискриминационного доступа к инфраструктуре сети высокоскоростных железных дорог.

Так, 10 мая 2021 г. компания Rielsfera, являющаяся дочерней Национального общества железных дорог Франции (SNCF), получила в свое распоряжение несколько ниток графика движения в трех высокоскоростных железнодорожных коридорах из Мадрида с целью организации лоукостерных сообщений под брендом OUIGO España. В частности, компания ввела в эксплуатацию 14 модифицированных двухэтажных поездов Euroduplex семейства TGV на направлении Мадрид – Барселона. Первоначально здесь будут курсировать 5 пар поездов в день. При этом два поезда из пяти, следуя без промежуточных остановок, покрывают расстояние 621 км между этими городами за 2 ч 30 мин., что соответствует времени в пути на маршруте самых быстрых послепандемийных поездов Renfe, эксплуатируемых в

сообщениях под брендом AVE. К середине июля 2021 года поездами OUIGO Espana было перевезено уже порядка 300 тыс. чел., причем населенность этих поездов достигала 90%.

Наличие столь сильного конкурента на испанском рынке высокоскоростных перевозок заставляет национального оператора Renfe совершенствовать свои услуги. Предполагается, что ввод в эксплуатацию новых поездов серии 106 семейства Avri1 производства испанской компании Talgo позволит привлечь дополнительных пассажиров. Увеличенная до 3200 мм ширина кузовов промежуточных вагонов допускает установку пассажирских кресел в рядах по схеме 3+2. В процессе испытаний на участке Вента-де-Баньос – Бургос первый поставленный оператору поезд данной серии 31 мая 2021 г. достиг скорости 363 км/ч, а в регулярных сообщениях его можно будет эксплуатировать со скоростью до 330 км/ч. Однако по скоростным возможностям поезд серии 106 уступает поезду серии 103, установившему национальный рекорд 404 км/ч еще в июле 2006 года. Отмечается, что 10 из 30 заказанных Renfe поездов Avri1 должны быть дооснащены таким образом, чтобы обеспечить возможность их эксплуатации на французской железнодорожной инфраструктуре.

Чтобы укрепить свои позиции на испанском рынке, Renfe приходится реформировать систему ценообразования. В июле 2021 года была официально введена в действие динамическая система, предполагающая три категории тарифа: базовую (basico); с правом выбора (elige) и повышенной комфортности (premium). Категория elige допускает выбор между стандартным и комфортным размещением, а категория premium обеспечивает пассажиру комфортное размещение с подачей во время поездки питания и напитков.

Не менее значимым в сложившейся конкурентной ситуации является запуск Renfe собственных высокоскоростных сообщений экономкласса под брендом Avlo со специальной системой ценообразования. Начиная с 23 июня между Мадридом и Барселоной курсируют 4 поезда в день в каждом направлении, причем один из этих рейсов продлен до Жироны и Фигераса. Время в пути между Мадридом и Барселоной в сообщениях Avlo составляет 2 ч 30 мин. в каждом направлении, точно таким же, как в регулярных сообщениях AVE.

Сообщения Avlo обслуживаются пятью модифицированными поездами серии 112 постройки компании Talgo, в каждом из которых насчитывается 438 пассажирских мест, что на 20% больше, чем в обычных поездах той же серии. Увеличение числа посадочных мест достигается за счет отсутствия в поезде зон повышенной комфортности и вагона с кафе-баром.

К моменту запуска сообщений Avlo на обслуживающие их поезда уже было продано около 250 тыс. билетов, причем особенно большой спрос наблюдался на перевозки, совершаемые в выходные дни. Данная инициатива Renfe активно поддерживается Министерством транспорта, мобильности и городского развития Испании. Не исключено, что к концу 2021 года лоукостерные сообщения Avlo появятся между Мадридом и Севильей.

Во второй половине 2022 года у Renfe появится еще один конкурент. Под брендом ILSA (совместное предприятие итальянского оператора пассажирских перевозок Trenitalia и компании Operador Ferroviario de Levante) будут обслуживаться сообщения Мадрида с Барселоной, Валенсией, Альбасете и Аликанте, а также с Севильей, Малагой и Гранадой. В них планируют задействовать 23 поезда на платформе V300ZEFIRO, сборку которых ведет в настоящее время компания Hitachi Rail. Первый такой поезд в июне 2021 года был поставлен в Испанию для прохождения предпусковых испытаний. Запуск сообщений ILSA позволит поднять высокоскоростные железнодорожные перевозки в Испании на качественно новый уровень обслуживания по комфорту, разнообразию предлагаемых пассажирам услуг в поездах, скорости, безопасности и надежности.

Конструкционная скорость заказанных поездов для сообщений ILSA – 360 км/ч (точно такая же, как у поездов ETR1000 Frecciarossa, используемых компанией Trenitalia во внутренних высокоскоростных сообщениях). Однако в настоящее время предел скорости на испанской высокоскоростной железнодорожной сети составляет 310 км/ч, которая допустима только на направлении Мадрид – Барселона.

Компания Trenitalia также проявляет заметный интерес к французскому рынку высокоскоростных сообщений. В настоящее время модифицированные поезда ETR1000, предназначенные для использования в высокоскоростных сообщениях между Миланом и Парижем, проходят предпусковые испытания. В июне 2021 года был получен сертификат, допускающий их эксплуатацию на конкретных направлениях. Таким образом, они уже вскоре могут появиться и на французской территории.

В самой Италии независимый перевозчик Italo-NTV, конкурирующий с Trenitalia на рынке высокоскоростных перевозок, пытается на волне пандемии коронавируса вернуть себе ранее утраченные позиции. В частности, руководство Italo-NTV заявило, что компания является первым железнодорожным оператором в мире, который в качестве противоковидной меры установил на своих поездах высокоэффективные воздушные фильтры. В июне 2021 года Italo-NTV охватил своими сообщениями несколько приморских городов на северо-востоке Италии, включая Триест, Монфальконе, коммуны Латизана и Портогруаро. Также было увеличено

число поездов на ранее освоенных направлениях. Число ежедневных поездов в безостановочном сообщении Милан – Рим возросло до 11. В 2019 году несколько поездов, участвовавших в этих сообщениях, развивали эксплуатационную скорость, рекордную для Италии и уступавшую в мире только китайским высокоскоростным поездам.

*Источники: по материалам компаний Renfe Operadora (www.renfe.com);
ILSA (www.ilsarail.eu);
Railway Gazette International. – 2021. – № 8. – pp. 36-39.*