



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

12/2023

Основные тенденции развития железнодорожной отрасли Великобритании на 2023 г.

После связанных с Covid-19 нескольких трудных лет, в течение которых развитие железных дорог было в целом приостановлено и число пассажиров в мире, по данным Международного союза железных дорог, сократилось в среднем на 70%, в 2022 г. отрасль стала восстанавливаться.

По данным британского Министерства транспорта (DfT), на ключевых рынках пассажиропоток достиг 95% допандемийного уровня. Но, учитывая такие проблемы, как нехватка персонала и выполнение поставленных целей в области устойчивого развития, 2023 г. не обойдется без проблем. Британское железнодорожное издание Railway Technology опубликовало опрос ряда отраслевых экспертов из компаний QTS Group, Gowling WLG, Transport Focus, Seatfrog, Trainline Partner Solutions, PA Consulting, CWE и East West Railway Company о том, что ожидает железнодорожную отрасль в 2023 г. Итак, основными тенденциями и направлениями развития, по мнению экспертов станут:

Продолжение работ в области устойчивого развития

По данным Международного энергетического агентства, пандемия, сбои в цепочках поставок, и экономический спад замедлили переход к «зеленой» экономике. Но 2023 г. может стать годом, когда железнодорожная отрасль, которая уже лидирует в области устойчивого транспорта, вернется в прежнее русло устойчивого экологичного развития.

Значительная часть прогресса устойчивого развития отрасли была сосредоточена вокруг электрификации, но разработка и внедрение поездов на водородном топливе продолжается, и 2023 г. может стать годом массовой

адаптации данного вида топлива. Водород все чаще рассматривается как замена дизельному топливу, как ключ к декарбонизации.

Но изначально более экологичные железные дороги не принесут всей возможной выгоды от сокращения выбросов CO₂, если не стимулировать переход пассажиров с частных автомобилей на общественный железнодорожный транспорт.

«Меры по улучшению работы с клиентами»

Сдвиг в выборе вида транспорта потребует значительного улучшения качества обслуживания клиентов – к примеру, в Великобритании менее половины пассажиров считают, что железные дороги обеспечивают оптимальное соотношение цены и качества.

В 2023 г. будут ускорены темпы возвращения пассажиров на железнодорожный транспорт и потребуются новые подходы в мышлении, чтобы повысить качество обслуживания клиентов.

В связи с дополнительным инфляционным давлением на потребителей и необходимостью вернуть доходы от железнодорожных перевозок на прежний уровень, в текущем году железнодорожным компаниям следует искать пути для получения новых источников дохода помимо доходов от продажи билетов. Политика по предложению лучших мест и условий за дополнительную плату пассажирам в поездах и другие дополнительные услуги – это не только способы повысить удовлетворенность пассажиров от поездки, но и обеспечить дополнительный доход железнодорожным компаниям.

Однако внимание будет уделяться не только туристам. В 2022 г., несмотря на восстановление числа пассажиров, деловые поездки были на 30% ниже от допандемийного уровня. Для извлечения выгоды из растущего спроса, платформы бронирования сосредоточатся на «консьюмеризации» деловых поездок, которые продолжат восстанавливаться в 2023 г. «Деловые» пассажиры ожидают тех же персонализированных, бесшовных цифровых услуг, которые они получают при бронировании туристических поездок.

Изменения в обслуживании

Помимо современных инноваций и кастомизации подхода, больше всего пассажиры железных дорог хотят иметь возможность пользоваться услугами, которые доступны тогда, когда они действительно в этом нуждаются. Поскольку пандемия значительно изменила доступность услуг, потребности в них часто пока не удовлетворяются.

В то время как междугородние маршруты с пятницы по понедельник становятся все более переполненными, городские и пригородные поезда ходят пустыми. В будни ситуация меняется и городские поезда переполнены – классическое семидневное расписание больше не работает. Операторами

признается необходимость изменений, при этом нужно более динамичное решение как в самом расписании, так и в конфигурации поездов. Тем не менее, начнется переход к использованию динамичного расписания, а вместе с этим и перераспределение машинистов между операторами, что стало возможным благодаря идущим реформам в отрасли.

Отраслевое сотрудничество

Основным фактором роста в 2023 г. станет усиление сотрудничества между операторами и отраслевыми компаниями. Конкуренция в снижении цен, расширение и разнообразие услуг, увеличение инвестиций и ускорение инноваций – все будет иметь важное значение.

Конкуренция между действующими и новыми игроками на рынке может улучшить услуги и цены для пассажиров. К примеру, спустя 10 лет после либерализации железнодорожного рынка в Италии, первый частный оператор ВСМ страны Italo расширил обслуживание с 9 до 60 пунктов назначения в более чем 50 городах по всей стране.

Увеличение инвестиций

В период текущих мировых экономических проблем, стоимость инфраструктурных железнодорожных проектов вызывает оправданную озабоченность. Однако есть уверенность, что важность инвестиций – или, скорее, цена отказа от них – будет должным образом признана в 2023 г.

Все больше и больше акцент будет смещаться с абсолютной стоимости проекта на соотношение цены и качества, к примеру, правильно спланированного регионального железнодорожного узла. Все больше приходит понимание того, сколько в итоге будет стоить отказ от инвестиций для регионов или городов.

Например, в Кембридже, где экономика значительно ограничена из-за плохой транспортной связи, цена отказа от инвестиций заключается в том, что рост инвестиций и лучшие таланты просто уходят в другие страны мира, а местная экономика стагнирует, ограничивая возможности и процветание для тех, кто уже живет и работает в этом регионе.

Развитие персонала

Для развития железнодорожной отрасли, операторам также необходимо будет решать проблемы, связанные с персоналом. Проходившие в течение всей зимы продолжительные забастовки железнодорожников привели к значительным перебоям в работе.

Долгое время внимание было сосредоточено на инфраструктуре, необходимой для предоставления перевозочных услуг, однако 2022 год обозначил важность в развитии персонала, занятого в эксплуатационной работе. В ближайшем время планируется пересмотр подходов в обучении и увеличение инвестиций в человеческий капитал для поддержания

вовлеченности уже работающих, а также для привлечения новых специалистов.

По данным британской благотворительной образовательной организации «City and Guilds», 28% нынешних работников железных дорог приближаются к выходу на пенсию, и в ближайшие 5-10 лет отрасли потребуется дополнительно 120 тыс. сотрудников, чтобы восполнить этот пробел. Без принятия мер, нехватка персонала может привести к дальнейшим сбоям в работе служб уже в ближайшие годы.

Железнодорожная отрасль сталкивается с серьезной проблемой, когда речь заходит о квалификациях и компетенциях работников, позволяющих создавать и обслуживать необходимую современную инфраструктуру, поэтому инвестиции в инженерные таланты завтрашнего дня имеют решающее значение для успеха каждой отраслевой компании и железнодорожной отрасли в целом.

*Источники: railway-technology.com, 17.01.2023 (англ. яз.);
сайт gov.uk, (англ.яз.)*