



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

72/2023

Рейтинг высокоскоростных сообщений на железных дорогах мира

Традиционно обзор скоростных железнодорожных сообщений (World Speed Survey) готовится один раз в 2 года. Последний был опубликован в 2019 г., потому что в 2021 г. в условиях падения спроса на пассажирские перевозки, вызванного пандемией коронавируса COVID-19, когда многие высокоскоростные сообщения приостанавливались, а расписания движения пересматривались чуть ли не ежедневно, подготовка очередного обзора не имела реального смысла. В 2023 г., когда основные железнодорожные компании приблизились по своим показателям высокоскоростного движения к допандемийному уровню, публикация обзора вновь обрела целесообразность.

Общественная организация Railway Performance Society (Великобритания) опубликовала результаты обзора самых быстрых высокоскоростных железнодорожных сообщений. Как и в прежние годы, рассматривались только поезда регулярного сообщения, курсирующие в будние дни (с понедельника по пятницу) между двумя станциями с маршрутной скоростью свыше 160 км/ч. Основным критерием для включения того или иного сообщения являлось лучшее время в пути между станциями в расписании движения каждой страны. По результатам проведенного анализа был сформирован рейтинг высокоскоростных поездов по лучшей средней скорости.

Как и в 2019 г., на 1-м месте – Китай – лидер мирового рейтинга высокоскоростных сообщений. Скорость движения двух вечерних поездов сообщением Пекин – Нанкин длиной 1021,9 км составляет 317,7 км/ч.

Безусловно, существуют некоторые специфические факторы,

способствующие достижению уникальных показателей высокоскоростного движения в Китае. Самые быстрые китайские поезда эксплуатируются на вновь построенных специализированных линиях с проектной скоростью 350 км/ч в условиях отсутствия ограничений скорости, а расстояния между станциями достаточно большие. Немного найдется территорий на земном шаре, где может быть экономически целесообразной эксплуатация пассажирских поездов, курсирующих без промежуточных остановок на расстояния, превышающие 1000 км.

В рейтинге представлены исключительно безостановочные рейсы. Вместе с тем, важно отметить еще один китайский поезд – G77, средняя скорость которого составляет 275 км/ч на маршруте протяженностью 2100 км между Пекином и Гуанчжоу с четырьмя промежуточными остановками. Это значение превышает уровень средней скорости безостановочных сообщений, достигнутый в других странах мира.

2-е место по показателю скорости железнодорожных сообщений принадлежит Японии – компании JR East, которая поднялась на эту позицию с четвертого места (2019 г.). Для этого ей потребовалось сохранить показатель средней скорости самых «быстрых» поездов регулярного сообщения Омия – Сендай (294,1 км) на уровне четырехлетней давности (267,4 км/ч) в отличие от ранее опережавших Японию операторов из Франции и Испании.

На 3-е место опустилась Франция. К снижению рейтинга привело увеличение в расписании времени в пути поездов, связывающих вокзалы высокоскоростной линии LGV Est Шампань-Арденны в Реймсе и Лотарингия в Лувињи, с 37 до 38 мин. и соответствующее снижение их средней скорости с 271 до 264,6 км/ч.

По мнению специалистов, на среднюю скорость высокоскоростных поездов влияют протяженность и характеристики специализированной инфраструктуры на конкретном маршруте поездки. Подтверждением этому может служить тот факт, что поезда ICE железных дорог Германии (DB) свою лучшую среднюю скорость 248,8 км/ч показывают на территории Франции между Парижем (Восточный вокзал) и Страсбургом. Это на 16 км/ч лучше, чем заложено в расписании движения на территории Германии. Максимально допустимая скорость на ВСМ Франции составляет 320 км/ч, в Германии – 300 км/ч, а протяженность большинства участков безостановочного движения высокоскоростных поездов в Германии меньше, чем во Франции.

На 4-е и 5-е места рейтинга претендуют Италия и Тайвань с равными значениями скорости – 256,4 км/ч. Лучшее время хода поезда Frecciarossa (оператора Trenitalia) между Миланом (вокзал Рогоредо) и станцией Реджо-

Эмилия составило 34 мин. (на 2 мин. больше, чем в 2019 г.), что привело к снижению лучшего показателя средней скорости в стране до 256,4 км/ч и свело практически на нет преимущество Trenitalia Frecciarossa в части скорости перед соответствующим высокоскоростным предложением итальянского частного оператора Italo-NTV. В то же время временной регламент (179,5 км за 42 мин.) наиболее скоростного железнодорожного сообщения Гаосюн – Тайчжун на Тайване каких-либо изменений не претерпел.

На 6-е место сместилась Испания (5-е место – в рейтинге 2019 г.). Из-за увеличения в расписании движения времени в пути на 1 мин. (до 57 мин.) в лучшем для страны сообщении между станциями Гвадалахара-Ебес и Сарагоса-Делисьяс (242,3 км) снизилась средняя скорость до 255,1 км/ч.

За последние 2 года в Европе достигнут заметный прогресс в части либерализации рынков высокоскоростных железнодорожных перевозок. К примеру, в Испании в настоящее время потенциальные пользователи могут делать выбор между четырьмя брендами: «классическими» и бюджетными сообщениями испанского национального перевозчика Renfe под брендами AVE и Avlo соответственно, бюджетными сообщениями французского национального перевозчика SNCF под брендом OUIGO España и поездами частного оператора Iryo. В подавляющем большинстве случаев поезда под четырьмя брендами следуют по идентичным или близким расписаниям. В частности, в сообщениях между Мадридом (вокзал Чамартин) и Валенсией временные регламенты выполняемых ими перевозок полностью совпадают.

Замедление самого быстрого сообщения Франкфурт – Зигбург (143,3 км) на территории Германии всего лишь на 1 мин. (до 37 мин.) привело к тому, что эта страна оказалась на 8-м месте в рейтинге (со скоростью 232,4 км/ч), уступив 7-е место Марокко, где время хода поездов Al Boraq между Кенитрой и Танжером (193,9 км) с 2019 г. не изменилось и составило 50 мин. Средняя скорость на этом участке составила 232,7 км/ч.

9-е и 10-е места делят оператор Thalys с международным сообщением Брюссель – Париж (313,6 км) и железная дорога Haramain Медина – КАЕС (267,7 км) в Саудовской Аравии, обслуживаемые со средней скоростью 229,5 км/ч.

Также в международном сегменте присутствует обслуживаемое поездами Thalys самое быстрое на высокоскоростной линии Zuid сообщение, связывающее нидерландский Роттердам с бельгийским Антверпеном, в котором средняя скорость составляет 177,6 км/ч, что выше порогового значения 160 км/ч. Ни Нидерланды, ни Бельгия в настоящее время не способны отметиться в данной таблице самостоятельно, но при этом представлены в ней указанным трансграничным сообщением.

11-е место – Турция, где национальному железнодорожному перевозчику TCDD Taşımacılık удалось ускорить продвижение поездов YHT, связывающих столицу страны Анкару с Коньей. Время хода поездов в сообщении Конья – Полатли (220,9 км) составляет 60 мин. при средней скорости движения 220,9 км/ч.

На 12-е место в высокоскоростном рейтинге спустилась Республика Корея вследствие увеличения в расписании лишь на 1 мин. (до 21 мин.) времени поездки между Кванмёном и Асаном (74 км) в поездах КТХ национального перевозчика Korail. Средняя скорость – 211,4 км/ч. Отмечается, что на той же инфраструктуре с таким же временным регламентом перевозок и числом остановок, что и Korail, работает конкурирующий с ним оператор Supreme Railways.

13-е место заняла Россия. На 2 мин. (до 62 мин.) увеличилось время в пути самого быстрого поезда «Сапсан» на маршруте Бологое – Чудово (201 км) со средней скоростью – 194,5 км/ч. Несмотря на значительное отставание от Республики Корея по показателю средней скорости, российский результат примечателен тем, что достигнут на модернизированной обычной железнодорожной инфраструктуре.

На 14-м месте – Великобритания. Уровень средней скорости 179,3 км/ч достигнут поездами серии 395 с конструкционной скоростью 225 км/ч на высокоскоростной линии HS1, по которой курсируют поезда международного сообщения Eurostar с конструкционной скоростью 300 км/ч. Наиболее примечательным является показатель средней скорости 174,6 км/ч, достигнутый на обычной инфраструктуре участка Грантем – Стивенидж магистрали Восточного побережья с проектной скоростью 200 км/ч. Одним из четырех поездов с такой скоростью является поезд IC225, ведомый электровозом серии 91. Это лучший результат, достигнутый поездом локомотивной тяги. Немногим отстает от него сообщение, связывающее Лондон-Кингс-Кросс с Йорком, обслуживаемое дизель-поездами серии 180, в котором средняя скорость составляет 170 км/ч. Данное сообщение оператора Grand Central –единственное, представляющее в обзоре дизельную тягу.

В отличие от многих стран занимающая 15-е место в рейтинге Швеция несколько улучшила показатель средней скорости на направлении Стокгольм – Гётеборг. Лучшие показатели достигнуты на участке Катринехольм – Шёвде (179,3 км), где эксплуатируемые национальным перевозчиком SJ возрастные, но прошедшие очередную реновацию поезда X2000 с принудительным наклоном кузовов вагонов в кривых показывают среднюю скорость 173,5 км/ч, а электропоезда FLIRT производства Stadler Rail, эксплуатируемые пользующимся правом недискриминационного доступа на национальную железнодорожную инфраструктуру независимым

оператором MTRX, – 170,8 км/ч.

На 16-м месте – Австрия, где национальный перевозчик ÖBB также испытывает жесткую конкуренцию со стороны независимого оператора Westbahn, который показывает лучшую среднюю скорость – 170,8 км/ч. В то же время компания ÖBB немного замедлила свои наиболее быстрые сообщения, обслуживаемые челночными поездами Railjet, средняя скорость которых в настоящее время не превышает 167,9 км/ч.

На 17-м месте – США с наиболее привлекательным регулярным сообщением национального перевозчика – корпорации Amtrak с показателем средней скорости 167,4 км/ч для поездов Acela на южном участке Балтимор – Уилмингтон (111,6 км) Северо-восточного коридора. При этом на данном участке ряд имеющихся в расписании поездов, ведомых электровозами ACS-64 с конструкционной скоростью 200 км/ч, находятся достаточно близко к пороговому уровню средней скорости для настоящего обзора – 160 км/ч.

18-е место рейтинга заняла Португалия благодаря своему междугородному сообщению Пиньял-Нову (Лиссабон) – Грандола (70 км). Незначительное ускорение данного сообщения позволило ему с показателем 161,5 км/ч перешагнуть значение средней скорости 160 км/ч. При этом интересно заметить, что рекордный для страны уровень средней скорости был достигнут не имеющимися в распоряжении национального перевозчика – компании CP электропоездами Alfa Pendular с принудительным наклоном кузовов в кривых и конструкционной скоростью 225 км/ч, а четырехвагонными междугородными поездами, ведомыми электровозами серии 5600 с конструкционной скоростью 220 км/ч.

На последнем, 19-м месте находится Узбекистан, эксплуатирующий высокоскоростные электропоезда Afrosiyob постройки компании Talgo с конструкционной скоростью 250 км/ч в коридоре Ташкент – Самарканд (344 км). Достигнутая средняя скорость в этих сообщениях составляет 161,3 км/ч.

*Источники: по материалам Rail Performance Society (www.railperf.org.uk);
Railway Gazette International. – 2023. – № 3. – pp. 20-23*