



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

23/2025

Исследование ЕК о влиянии конкуренции на развитие железнодорожных пассажирских перевозок в странах Европы

Европейская комиссия (ЕК) опубликовала отчет о проведенном в 2024 г. консалтинговой компанией Ernst&Young исследовании о тенденциях развития конкуренции на железнодорожном рынке ЕС, которое дает представление о том, как либерализация влияет на цены, качество услуг и динамику рынка пассажирских железнодорожных перевозок. ЕК считает, что усиление конкуренции должно повысить привлекательность железных дорог как во внутренних, так и в международных сообщениях, и сделать сектор более отзывчивым к потребностям клиентов, позволяя железнодорожным операторам конкурировать с другими видами транспорта, и способствуя достижению целей по изменению климата.

На железнодорожном транспорте конкуренция имеет две формы: открытый доступ к инфраструктуре (Open Access, OA), означающий прямую конкуренцию, когда несколько операторов пассажирских перевозок работают на одних и тех же линиях, и заключение контрактов на оказание перевозочных услуг PSO (Public Service Obligation) на конкурсной основе, т.е. конкуренция за рынок. Развитие конкуренции в этом исследовании оценивали по данным для 25 европейских стран. В секторе пассажирских железнодорожных перевозок законодательство ЕС предписало открытие рынка только в 2020 г. для услуг OA и в конце 2023 г. для услуг PSO.

В исследовании сказано, что с открытием железнодорожных рынков в Европе тенденция усиления конкуренции наблюдается в последнее десятилетие в основном для OA в дальнейшем следовании. Операторы открытого доступа, конкурируя на одних и тех же линиях, создают новые возможности

для путешествий, снижая тарифы и повышая качество обслуживания. Полученные результаты показали, что в странах, которые рано открыли свои рынки, таких как Италия и Швеция, цены на билеты снизились в среднем на 28% сразу после введения конкуренции. На маршруте Стокгольм – Гётеборг на 36%. В Испании на направлении Мадрид – Барселона на 43%, Мадрид – Севилья – на 33%, что связано с появлением поездов бюджетных брендов – Ouigo Национального общества железных дорог Франции (SNCF), Avlo испанского национального оператора Renfe и в конце 2022 г. – испанского частного оператора Iryo. Наименьшее снижение стоимости проезда из всех рассмотренных в исследовании случаев наблюдалось на линии Париж – Лион и составило лишь 9%. Эксперты объясняют это тем, что задача итальянского национального оператора Trenitalia при выходе на рынок высокоскоростных перевозок Франции состояла не в ценовой конкуренции с SNCF, а в увеличении спроса за счет более конкурентоспособного предложения.

Реакция доминирующих операторов на появление конкурентов проявлялась по-разному. Например, в Австрии частный оператор WESTbahn вышел на рынок с агрессивной ценовой стратегией. Федеральные железные дороги (ÖBB) ответили специальными предложениями и динамическим ценообразованием, предоставляя пользователям возможность приобрести билеты в более ранние сроки по такой же цене, что и у WESTbahn. В Испании оператор Renfe в ответ на появление поездов Ouigo и Iryo предлагает услуги бюджетных поездов Avlo в этом же ценовом сегменте.

В исследовании также отмечено, что на высокоскоростных железнодорожных линиях в Испании и Италии произошло резкое снижение тарифов, а конкуренция, вызванная появлением новых операторов, подтолкнула перевозчиков предлагать более привлекательные цены и дополнительные услуги, например, бесплатный доступ к сети интернет. Так, высокий уровень сервиса отмечен у итальянских операторов высокоскоростных сообщений Italo и Trenitalia. В Чехии выход на рынок перевозчиков Regiojet и Leo Express с новым подвижным составом побудил национального оператора ČD провести модернизацию эксплуатируемого подвижного состава. В результате в стране во всех поездах имеются свободный доступ к сети Wi-Fi, электрические розетки, возможность перевозки негабаритного багажа.

Согласно результатам исследования, конкуренция повлияла также и на увеличение частоты курсирования поездов, что привело к повышению доступности железнодорожного транспорта и гибкости для пассажиров в выборе времени для поездки. Например, в Швеции на маршруте Стокгольм – Готенбург, где компания SJ владела монополией, количество отправок поездов в день увеличилось на 33% с 2010 по 2019 гг. В Австрии на линии

Вена – Зальцбург с 2012 г. по 2023 г. частота курсирования выросла на 40% после выхода на рынок WESTbahn в 2011 г.

В Испании в результате конкуренции также значительно возросла частота перевозок. Однако испанская модель конкуренции на железнодорожном транспорте отличается от других моделей, тем, что операторы участвуют в конкурсе на право выполнения перевозок в конкретном коридоре в течение 10 лет, при этом им выделяется определенное число ниток графика.

В исследовании сказано, что оценивать эффекты от открытия рынка перевозок по контрактам PSO в полной мере пока рано, поскольку переходный период, допускающий прямое заключение контрактов согласно четвертому железнодорожному пакету ЕС, истек только в декабре 2023 г. Тем не менее, проведенный анализ показал, что в отличие от услуг ОА, конкурсные торги на услуги PSO не повлияли напрямую на цены билетов, поскольку они регулируются государственными органами. Однако конкуренция повысила экономическую эффективность, и такие страны, как Германия и Дания, сообщили о значительной экономии государственных субсидий. Во Франции конкурсные торги привели к увеличению частоты обслуживания и снижению затрат на поезд-километр. В некоторых случаях операторы модернизировали подвижной состав и повысили качество обслуживания в рамках своих заявок на получение контрактов PSO.

В целом результаты исследования подтверждают преимущества конкуренции в сфере железнодорожных пассажирских перевозок в Европе, однако существует ряд факторов, препятствующих выходу новых игроков на рынок и конкуренции на равных условиях с монопольным оператором.

Новые участники сталкиваются со значительными препятствиями при приобретении подвижного состава и доступе к ключевой инфраструктуре, что может ограничить их способность эффективно конкурировать с действующими игроками. Еще один барьер для новых операторов связан с ограничением доступа к имеющимся ресурсам по продаже билетов. Действующие операторы сохраняют прочные позиции на платформах продажи билетов, что может затруднять новым операторам привлечение пассажиров и повышение осведомленности о своих услугах.

Кроме того, национальные операторы ограничивают доступ к информации о расписаниях. В Германии федеральное ведомство Bundeskartellamt установило факт нарушения законодательства о конкуренции железными дорогами (DB), которые ограничивали доступ к актуальной информации для независимых провайдеров услуг по продаже билетов, препятствовали размещению рекламы их услуг, тем самым укрепляя позиции собственной платформы DB Navigator.

Регулирующим органам отводится важная роль в создании благоприятных для развития конкуренции условий за счет гарантий недискриминационного доступа к инфраструктуре и справедливого распределения пропускной способности, препятствования доминированию национальных операторов.

В заключении сказано, что долгосрочные эффекты конкуренции на ценообразование, качество обслуживания и эффективность рынка продолжат развиваться в ближайшие годы.

Источники: zdmira.com, 04.01.2025; globalrailwayreview.com, 02.10.2024; feport.eu, 23.09.2024; материалы сайта op.europa.eu (англ. яз.)