

Железнодорожный альянс Railteam

Первый международный европейский железнодорожный альянс Railteam, созданный 2 июля 2007 г. по образцу уже существовавших в то время альянсов авиационных перевозчиков и объединивший крупных участников рынка высокоскоростных пассажирских сообщений, вступил в конкуренцию с компаниями воздушного транспорта.

Учредителями и основными членами альянса Railteam являются семь европейских операторов международных высокоскоростных пассажирских сообщений: Федеральные железные дороги Германии (DB, их доля в альянсе равна 25%), Австрии (ÖBB, 10%) и Швейцарии (SBB, 10%), Национальные общества железных дорог Франции (SNCF, 25%) и Бельгии (SNCB, 10%), а также компании Eurostar UK (Великобритания, 10%) и NS Hispeed (Нидерланды, 10%), ассоциированными членами являются компании-операторы Thalys (функционирует во Франции, в Бельгии, Нидерландах и Германии), Lugiа (во Франции и в Швейцарии) и Alleo (во Франции и в Германии). Есть основания ожидать присоединения к альянсу в ближайшей перспективе компаний – операторов пассажирских сообщений железных дорог Италии (Trenitalia) и Испании (RENFE), поскольку и в этих странах вводятся в эксплуатацию новые высокоскоростные линии.

Тогда протяженность сети высокоскоростных сообщений, охватываемых альянсом, увеличится с 4700 км в момент его основания еще на несколько сотен кило-

метров и, как полагают, к 2010 г. достигнет 6000 км, а к 2015 г. – 7500 км (рис. 1 и 2).

Идея альянса была выдвинута в январе 2005 г. тогдашним генеральным исполнительным директором SNCF Г. Пепи на Международном конгрессе пассажирских перевозчиков (SNAV) и реализована через 2,5 года. Принцип был заимствован у альянсов авиационных перевозчиков, таких, как Skyteam (круп-



Рис. 1. Схема линий, по которым осуществляются сообщения, охватываемые альянсом Railteam



Рис. 2. Поезда, обслуживающие сообщения Railteam: TGV Duplex (SNCF), Eurostar, Railjet (ÖBB), Thalys, ICE 3 (DB) (фото: Railteam)

нейшие члены — Air France и Delta Airlines), Star Alliance (Lufthansa и United Airlines) и Oneworld (British Airways и American Airlines).

Критериями участия компаний-операторов в альянсе Railteam являются: наличие линий, допускающих движение поездов со скоростью более 220 км/ч; определенная минимальная частота движения поездов; обеспечение длительности деловых поездок не более 4 ч, поездок с развлекательной целью — не более 6 ч. В 2007 г. компании, входящие в альянс, перевезли 14 млн. пассажиров, в 2012 г. партнеры рассчитывают на перевозку 25 млн. пассажиров, частично за счет расширения сети, частично — за счет синергетического эффекта от сотрудничества компаний в альянсе. Как полагают, Railteam возьмет на себя 5% общего объема междугородных пассажирских перевозок в Европе.

Создание альянса с первоначальным бюджетом 30 млн. евро преследовало цели улучшить пассажирам условия поездок и обеспечить в пределах соответствующих железнодорожных сетей действенную альтернативу воздушному транспорту. Для этого было необходимо унифицировать правила взаиморасчетов, обеспечить их соблюдение и придать гибкость системе обмена информацией. Следовало также уделить особое внимание развитию высокоскоростных железнодорожных сообщений, представленных в то время в основном национальными системами (за исключением международных сообщений Eurostar и Thalys).

Первым этапом деятельности Railteam стал выбор пяти узловых станций, в которых будут останавливаться поезда участников альянса, прибывающие из разных пунктов отправления и затем расходящиеся в разные пункты назначения. Это — Франкфурт-на-Майне, Кёльн, Штутгарт (все — Германия), Лилль-Европа (Франция) и Брюссель-Южный, т. е. станции в горо-

дах, расположенных в центральной и северной частях Западной Европы, где сходятся большие пассажиропотоки. В дальнейшем число таких станций должно быть доведено примерно до 20.

На этих станциях партнеры по альянсу ввели систему, названную «выбери следующий поезд», которая позволяет пассажиру входящего в Railteam оператора, опоздавшему на выбранный им высокоскоростной поезд, продолжить поездку в следующем поезде без особых формальностей.

Для обслуживания постоянных пассажиров альянса на вокзалах имеется сеть из 36 салонов, предназначенных для совместного использования операторами. Эффективно работает сайт railteam.com, открытый 2 июля 2007 г. с целью обеспечения возможности резервирования через Интернет мест в поездах всех сообщений альянса; для этого создана система, совместимая с системами аналогичного назначения национальных железных дорог. Несколько позже предполагается создать согласованные правила компенсационных выплат пассажирам в случае опоздания поездов и т. п.

В связи с созданием и функционированием альянса Railteam может возникнуть вопрос: не будет ли такое объединение партнеров, каждый из которых представляет собой действующую сеть национальных железных дорог, тормозом на пути движения к общеевропейской либерализации пассажирских перевозок, намеченной на 2010 г.? Поэтому проект был заранее представлен на рассмотрение комиссарам Европейской комиссии по вопросам транспорта и конкуренции. Реакция органов ЕС была положительной по ряду причин. Во-первых, альянс является эффективным средством возврата пассажирского железнодорожного транспорта на международную арену, причем на более высоком уровне — при движении поездов с очень высокой скоростью по

линиям многих стран Европы (отсюда, кстати, появился слоган *train is back* («поезд возвращается»), что весьма неплохо). Во-вторых, развитие перевозок на большие расстояния транспортом иным, чем воздушный, соответствует долговременной политике экономии энергоресурсов и охраны окружающей среды. В-третьих, предоставляя клиентам возможность выбора вида транспорта, данное предложение соответствует политике поощрения конкуренции.

Все это, между прочим, означает, что альянсу Railteam приходится работать в достаточно сложных условиях. Не может быть и речи о таких запрещаемых антимонопольным законодательством действиях, как согласование тарифов между компаниями-операторами, обмен коммерческой информацией или монопольное проведение маркетинга. Альянс должен постоянно демонстрировать, что его деятельность не препятствует свободной конкуренции на железнодорожном транспорте, отсюда постоянные заявления об отсутствии таких намерений. Подтверждением этого является соперничество между поездами Thalys и ICE в коридоре Брюссель — Кёльн. Подобным же образом в коридоре Брюссель — Амстердам имеет место конкуренция между поездами Thalys и Albatros (последние эксплуатируются объединением частных бельгийских и нидерландских компаний).

Альянс должен быть открыт для других организаций, не являющихся старыми железными дорогами. В Италии, например, вполне может присоединиться к альянсу компания-оператор Trenitalia, правда, если она в будущем не поглотит частную компанию-оператора Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV). В то же время не предполагается открывать двери в альянс операторам, не связанным с сетью высокоскоростных линий (LGV) и не имеющим перспектив в этом отношении. К со-

жалению, это относится и к компаниям-операторам железных дорог Великобритании, хотя некоторые из них, например компания Virgin Trains, обслуживающая скоростные сообщения на магистрали Западного побережья (WCML), по уровню эксплуатационных показателей и качества обслуживания пассажиров не уступают компаниям — основателям альянса. Достоинно сожаления и отсутствие связи с сетями второстепенных и пригородных сообщений, составляющими предмет европейских программ HST connect и HST 4i, которые не входят в сферу интереса компаний, эксплуатирующих высокоскоростные поезда.

Ниже приведены мнения представителей некоторых сторон об основных положениях деятельности альянса Railteam.

Генеральный директор отделения пассажирских перевозок железных дорог Германии полагает, что сократить к 2010 г. время поездки между центрами Парижа и Франкфурта-на-Майне до 4 ч и менее можно только при условии тесной кооперации. DB подписали договоры о двустороннем сотрудничестве не только с SNCF, но и с SNCB и NS относительно сообщений Thalys. Альянс Railteam — это еще один полезный инструмент. Желательна дальнейшая унификация условий обслуживания со стороны всех причастных операторов, чтобы эти условия были по возможности более удобными для пассажиров. Речь идет об облегчении доступа к поездам, упрощении приобретения билетов и о других услугах, т. е. обо всем том, что позволит сделать поездку в поезде по меньшей мере столь же привлекательной, что и полет на самолете. К тому же на железной дороге не требуется, чтобы пассажиры отключили свои мобильные телефоны, пристегнулись и привели спинки кресел в вертикальное положение. В поезде все время поездки принадлежит пассажирам.

В то же время к сотрудничеству не привлечены сети железных дорог ряда соседних стран, в которых нет высокоскоростных линий, но которые, возможно, заинтересованы в сотрудничестве. В связи с этим можно напомнить требования, предъявляемые к потенциальным членам альянса Railteam: претенденту надо эксплуатировать не менее трех высокоскоростных поездов в сутки (при этом максимальная скорость поездов должна быть не менее 250 км/ч), а также оказывать определенный набор услуг, начиная от питания на борту поезда и кончая простотой доступа к поездке, особенно для пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Тот, кто этим критериям удовлетворяет, является желанным членом альянса. Но если компания-оператор эксплуатирует поезда, движущиеся со скоростью до 160 км/ч, а ее маршруты удалены от центра Европы, ей, как правило, места в Railteam нет. Очевидно, что расширение сети сообщений, охватываемых альянсом, будет происходить в соответствии с развитием в Европе высокоскоростного железнодорожного транспорта.

DB часто рассматривают как основного конкурента SNCF, поскольку сотрудничество по высокоскоростному транспорту, предусмотренное в рамках альянса, отнюдь не исключает конкуренцию. Так, чтобы выстоять в конкурентной борьбе, на перспективу рассматривается вопрос о вводе в обращение поездов ICE в сообщениях между городами Германии и Средиземноморского побережья Франции. В качестве первого этапа предусмотрено обсудить с SNCF общую политику в отношении обслуживания таких городов, как Дижон и Марсель. Возможное решение — создание совместного предприятия с SNCF и SBB. Однако предварительно следует более тщательно определиться с этим рынком, уточ-

нить, какова будет продолжительность поездок, и оценить целесообразность инвестиций в организацию указанных сообщений с учетом перспектив.

Относительно проектов использования права открытого доступа к инфраструктуре железных дорог Франции можно сказать, что этот вопрос станет актуальным не ранее чем в 2010 г. В настоящее время конкретных планов нет, но этот рынок заслуживает определенного интереса в аспектах развития перевозок на линиях различного направления и оценки потенциала конкуренции. Если два партнера действительно хотят сотрудничать, это значительно выгоднее, чем конкурировать. Сообщения Франкфурт-на-Майне — Париж являются тому хорошей иллюстрацией.

По мнению генерального директора компании Thalys, сотрудничество с компанией Eurostar в сообщениях по маршруту Лондон — Кёльн/Ахен, оказавшееся весьма удачным, — это первый и весьма убедительный положительный пример. При том, что такого сообщения ранее не существовало, 3% пассажиров маршрута Брюссель — Кёльн прибывали из Лондона. Открытие прямого совместно эксплуатируемого сообщения с организацией продажи билетов через сайт www.eurostar.uk в первый же год принесло Thalys дополнительный доход в сумме 500 тыс. евро. Есть намерение распространить этот опыт на другие сферы сотрудничества. Взаимное признание в рамках Railteam всей гаммы проездных документов и упрощение ситуаций при опозданиях немедленно отразятся на имидже сообщений и привлекут дополнительных пассажиров. Кроме того, компания намерена расширить «географию» клиентуры: если в настоящее время в зоне, охватываемой сообщениями Thalys, проживают 45 млн. чел., в перспективе намечен охват зоны с населением 120 млн. чел. Тогда у

новых пассажиров, впервые совершивших поездку в высокоскоростном поезде, сформируется и закрепится положительный рефлекс на бренд Thalys.

В то же время нет намерений создать монопольную структуру из компаний, давно занимающихся высокоскоростными перевозками, поскольку партнерство в рамках альянса, в сущности, охватывает только сферу информации, расширяет доступность поездов и открыто для других. Как и альянсы на воздушном транспорте, Railteam — это не картель и не какой-то сверхсильный европейский перевозчик. В качестве примера можно указать, что поезда Thalys и ICE конкурируют на линии Брюссель — Кёльн. При этом расписание движения этих поездов разведено во времени, что в 2 раза увеличивает пассажиру возмож-

ность выбора. Теперь можно развивать сообщения, увеличивая частоту движения поездов на тех или иных направлениях, а это — важный фактор конкурентоспособности по отношению к компаниям воздушного транспорта. В конце концов, авиакомпании Air France (Франция) и Malev (Венгрия), хотя они не принадлежат к какому-то одному альянсу, имеют в отношении маршрута Париж — Будапешт соглашение о код-шеринге, т. е. о совместной его эксплуатации двумя компаниями, одна из которых является оператором, а другая партнером; рейс при этом обозначается двойным кодом. Кроме того, формальные признаки не являются критерием, препятствующим присоединению к альянсу — если новая компания соответствует условиям, она может стать членом клуба.

Вместе с тем ничто не вечно. Есть мнение, что в среднесрочной перспективе существующий сегодня в единственном числе альянс Railteam уступит место двум альянсам, что будет вызвано уходом со сцены нескольких компаний — учредителей альянса и появлением на ней новых компаний. Поскольку участие железных дорог Германии в Railteam является решающим фактором стабильности альянса и если в конце концов DB поглотят Thalys, а также если успешно продолжится развитие совместно эксплуатируемых международных сообщений с использованием недавно введенной в эксплуатацию высокоскоростной линии LVG Est-Européenne, можно предположить, что ядром одного из этих альянсов станет SNCF, а другого — DB.

Материалы альянса Railteam.



**Журнал «Железные дороги мира»
и издательство «Интекст»**



ПОИСК И ОБОБЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

**о зарубежных рынках и инновациях
в области магистрального и промышленного
железнодорожного, а также городского рельсового транспорта**

**для компаний,
выходящих на внешний рынок,
заинтересованных в инновационных решениях,
ищущих поставщиков комплектующих.**

**Обзоры техники для железнодорожного
и городского рельсового транспорта**

Статистическая информация

**Подборки статей и других материалов
по железнодорожной тематике**

**Заинтересованные организации просим обращаться в редакцию журнала «Железные дороги мира»
по телефону (499) 317-55-65 и электронной почте zdm@css-rzd.ru**