



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

122/2020

Высокоскоростное движение поездов в Испании

Протяженность высокоскоростных линий в Испании в настоящее время составляет 3080 км, опережают ее только Китай и Япония. В 2019 г. объем пассажирских перевозок поездами AVE достиг 22,37 млн чел., превысив на 4,87 % соответствующий показатель 2018 г. На долю высокоскоростных сообщений пришлось около 40 % суммарного пассажирооборота национального оператора Renfe. Обоснованием для строительства сети высокоскоростных линий послужил тот факт, что сеть линий традиционной для Пиренейского полуострова широкой колеи 1668 мм испытывала заметный дефицит пропускной способности и не обеспечивала эффективного транспортного обслуживания пользователей. Было практически невозможно за один день совершить деловую поездку в столицу страны Мадрид и вернуться обратно.

Развитие высокоскоростной сети продолжается и сегодня, не смотря на наличие негативных факторов связанных с пандемией COVID 19.

Так к началу 2020 г. завершена укладка пути в западном стволе базисного тоннеля высокоскоростной линии, длиной 49,75 км, получившей название Variante de Pajares и проходящей через Кантабрийские горы. Работы по проходке двух однопутных базисных тоннелей длиной 24,6 км начались еще в 2005 г. Теперь до ее ввода в коммерческую эксплуатацию, по-видимому, осталось немногим более года.

Открытие линии позволит существенно сократить затраты времени на поездки из Мадрида и Леона в Овьедо и Хихон. В настоящее время самые быстрые поезда категории Alvia преодолевают путь от Леона до Хихона за 2 ч 45 мин. С началом работы новой линии продолжительность поездки

сократится до 1 ч 23 мин. Время в пути между Мадридом и Хихоном уменьшится с 5 ч до 3 ч 5 мин.

Проект Variante de Pajares предусматривает, что по новой линии будут проходить поезда колеи как 1435 мм, так и 1668 мм. На ней предполагается применить либо распространенную в Испании систему ASFA Digital, либо ETCS уровня 2.

Расчетная скорость движения поездов в центральной части базисного тоннеля составит 275 км/ч. На других отрезках она будет ниже, хотя все же больше 200 км/ч. На участках совмещенной колеи скорость будет ограничена 200 км/ч по соображениям безопасности. Это максимальная допустимая скорость на линиях, оборудованных системой сигнализации ASFA Digital.

Как и все высокоскоростные линии в Испании, новый участок будет электрифицирован на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц.

Финансирование проекта предусмотрено бюджетом в размере 1,99 млрд евро.

Намеченное на декабрь 2020 г открытие недискриминационного доступа к инфраструктуре высокоскоростных линий для независимых операторов пассажирских перевозок должно стать эпохальным событием в истории этого вида национального транспорта.

Первый конкретный шаг в направлении либерализации был сделан 31 июля 2013 г. объявлением об открытии рынка туристических железнодорожных перевозок, на котором обращались только два роскошных поезда: AlAndalus оператора Renfe и El Transcantabrico, эксплуатируемый Государственной компанией узкой колеи (Feve). Однако на практике открытие рынка не состоялось по причине чрезмерного количества бюрократических препон и неспособности государственных органов однозначно сформулировать условия работы операторов. При этом на законодательном уровне вопрос либерализации рынка железнодорожных туристических перевозок был решен, хотя впервые применить это законодательство на практике удалось только через 4 года, когда компания ALSA Rail, эксплуатирующая линию трамвая Pinar de Chamartin – Sanchinarro в Мадриде, обнародовала свои планы относительно эксплуатации туристического поезда с регламентом «шесть дней в неделю» на маршруте между столицей (вокзал Принчипе-Пио) и городом Сан-Лоренсо-де-Эль-Эскориаль. Поезд формировался из восстановленных и отреставрированных вагонов и арендованных у компании Adif тяговых средств. Запущенный на регулярной основе 8 июля 2017 г. данный туристический проект стал первым железнодорожным сообщением, осуществляемым независимым оператором на инфраструктуре Adif.

И вот сейчас Министерство развития Испании вновь возвращается к этому вопросу.

Либерализация испанского рынка высокоскоростных перевозок выгодна в первую очередь компании Adif AV, стремящейся получать как можно больший доход в виде платы за доступ к железнодорожной инфраструктуре. Наличие значительных резервов пропускной способности высокоскоростной железнодорожной сети в стране очевидно. Узкие места существуют лишь на крупных станциях этой сети; Проблемы возникают по причине существования двух различных форматов железнодорожной колеи и систем электрификации.

Стоимость активов Adif AV по данным на 30 сентября 2018 г. составляла 34,6 млрд евро, причем 88 % этой суммы приходилось на долю железнодорожной инфраструктуры, 7,2 % – на земельные участки, занятые высокоскоростными линиями, и 4,6 % – на объекты недвижимости, к примеру станционные сооружения.

В целом доходы от оплаты доступа к инфраструктуре в размере 432 млн евро покрыли лишь 70 % расходов на текущее содержание. Однако и этот показатель к 2019 г. уменьшился до 56 %.

В конце 2019 г. появились опасения, что долг Adif AV, составлявший на тот момент 15,8 млрд евро, может превысить установленный государством лимит, что крайне негативно скажется на продолжении программы строительства высокоскоростных железнодорожных линий в стране, поскольку затруднит получение софинансирования ЕС и банковских кредитов.

В апреле 2020 г. задолженность Adif AV оценивалась уже в 16,1 млрд евро, но при этом компании удалось сократить свои убытки на 20 % за счет роста дохода, вызванного увеличением в 2018 г. суммарного пробега поездов на 4 %. Это позволило компании увеличить расходы на обслуживание инфраструктуры на 19 %, на средства обеспечения безопасности перевозочного процесса — на 24,6 %, а также заключить новые контракты, относящиеся к сооружению высокоскоростных линий, на сумму 1,13 млрд евро.

В конце апреля 2019 г. компания Adif AV обнародовала план Network Statement. Во исполнение директив четвертого железнодорожного пакета ЕС, предписывающих либерализацию европейского рынка железнодорожных пассажирских перевозок с декабря 2020 г., на тендер выставили три пакета услуг высокоскоростного сообщения. Это позволит увеличить число курсирующих ежедневно высокоскоростных поездов со 119 до 189.

Срок подачи заявок был ограничен 31 октября 2019 г. В начале ноября компания Adif объявила о получении заявок от шести операторов. Некоторые

из них претендовали на выделение ниток графика движения там, где это было невозможно по причинам недостаточного резерва пропускной способности. К концу ноября были обнародованы названия победивших в тендерах компаний. Ими оказались Renfe Viajeros — национальный оператор пассажирских перевозок, Rielsfera — дочерняя компания SNCF и консорциум итальянского национального оператора Trenitalia и компании Ilsa.

В результате рамочные соглашения на срок 10 лет с тремя операторами были подписаны 11 мая 2020 года.

Следует отметить, что Испания только в начале мая вышла из карантина, объявленного в связи с пандемией коронавируса COVID-19, и сегодня еще невозможно представить себе, какими будут последствия либерализации рынка железнодорожных пассажирских перевозок и произойдет ли она вообще в декабре текущего года.

*Источники: Железные дороги мира. – 2020. – № 9. – С. 17-25, 26-29;
Railway Gazette International. – 2020. – № 6. – P. 20-25;
Railway Gazette International. – 2020. – № 6. – P. 30-32.*