



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

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

87/2023

### **Deutsche Bahn и крупные операторы железнодорожных пассажирских перевозок в Европе предлагают увеличить протяженность высокоскоростных железных дорог региона и объединить их в единую сеть – Metropolitan Network**

В рамках стратегии «Европейский зеленый курс» (A European Green Deal) Европейский союз планирует достичь климатической нейтральности к 2050 г. посредством совершенствования законодательства в сфере экологии и реализации различных целевых программ, охватывающих практически все отрасли экономики. Поскольку железнодорожный транспорт является наиболее экологичным по сравнению с другими видами транспорта, в данной стратегии ему отводится одна из ключевых ролей. Особое внимание уделяется высокоскоростным поездам: согласно стратегии, к 2030 г. объем перевозок этим видом транспорта необходимо удвоить, а к 2050 г. – утроить. Предполагается, что в результате объем выбросов углекислого газа, связанных с транспортом, снизится на 90%.

В настоящее время высокоскоростные железные дороги Европы представляют собой «лоскутное одеяло» из обособленных друг от друга сетей. Чтобы это исправить, недавно железнодорожной компанией Deutsche Bahn в сотрудничестве с девятью другими крупными европейскими железнодорожными операторами<sup>1</sup>, а также при участии консалтинговой фирмы PTV Planung Transport Verkehr GmbH были подготовлены предложения, связанные с развитием и расширением высокоскоростных магистралей (ВСМ)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> České dráhy (Чехия), Nederlandse Spoorwegen (Нидерланды), ÖBB (Австрия), PKP Intercity (Польша), Renfe (Испания), SBB (Швейцария), SNCB (Бельгия), SNCF (Франция), Trenitalia (Италия).

<sup>2</sup> Согласно Генеральному директорату (Европейской комиссии) по мобильности и транспорту, линии ВСМ включают те основные участки железнодорожной инфраструктуры, на которых допускается движение поездов со скоростями от 200 и 250 км/ч – для модернизированных и специально построенных линий соответственно.

в Европе. Соответствующий документ представлен в форме отчета (исследования) «Железнодорожная сеть, связывающая крупные города: совершенствование железнодорожного транспорта в целях повышения единства стран Европы» (Metropolitan Network: A strong European railway for an ever closer union).

Важно подчеркнуть, что, согласно этому отчету, заявленная в прочих программных документах Европейского союза цель об удвоении высокоскоростных поездов к 2030 г. не является жизнеспособной. И чтобы исправить эту ситуацию, нужно в том числе делать существенные инвестиции в инфраструктуру.

В рамках технико-экономического обоснования идеи по расширению европейских ВСМ фирма PTV Planung Transport Verkehr GmbH за 5 месяцев сформировала модель спроса на транспортные услуги и его динамики. Отмечается, что это первая модель для европейского региона, в которой консолидированы данные о высокоскоростных трансграничных<sup>3</sup> и стандартных (не высокоскоростных) железнодорожных пассажироперевозках, поездках на личных автомобилях и автобусах, а также об авиаперелетах. Это позволяет не только комплексно рассмотреть и спрогнозировать потенциал сети ВСМ Metropolitan Network, но и понять ее влияние на другие виды транспорта. Большинство данных, использованных в модели, были получены до 2019 г. – до масштабного спада спроса на пассажирские перевозки в результате пандемии COVID-19 и связанными с ней ограничительными мерами. Кроме того, модель дополнялась и верифицировалась на основе вклада и обратной связи 9 крупных европейских железнодорожных операторов, участвовавших в исследовании.

Единая высокоскоростная железнодорожная сеть Metropolitan Network свяжет крупные города и агломерации сервисами перевозок с интервалом попутного следования не более 1 ч. Инициатива охватит около 60%<sup>4</sup> населения Европейского союза и приведет к увеличению доли высокоскоростных поездов на рынке пассажирских перевозок на расстояния 500-1000 км с 13% в 2029 г. до 27% к 2050 г., в то время как ожидаемый рост объема перевозок высокоскоростными поездами к 2050 г. по сравнению с 2015 г. составит 317% – при условии, что будут соблюдены все рекомендации.

По данным Евростата, совокупная протяженность высокоскоростных европейских железных дорог в 2019 г. составляла 11 336 км. А, согласно отчету Metropolitan Network, этот показатель необходимо будет утроить. Требуется построить или модернизировать 21 тыс. км линий, которые будут рассчитаны на движение поездов со скоростью 300 км/ч. Только в Германии протяженность

---

<sup>3</sup> В модели предполагается средняя эксплуатационная скорость движения высокоскоростных поездов 210 км/ч.

<sup>4</sup> Около 250 млн человек.

ВСМ должна быть увеличена до 6 000 км (рис. 1), в то время как в Польше этот показатель необходимо повысить в 10 раз – с 224 до 2 760 км.

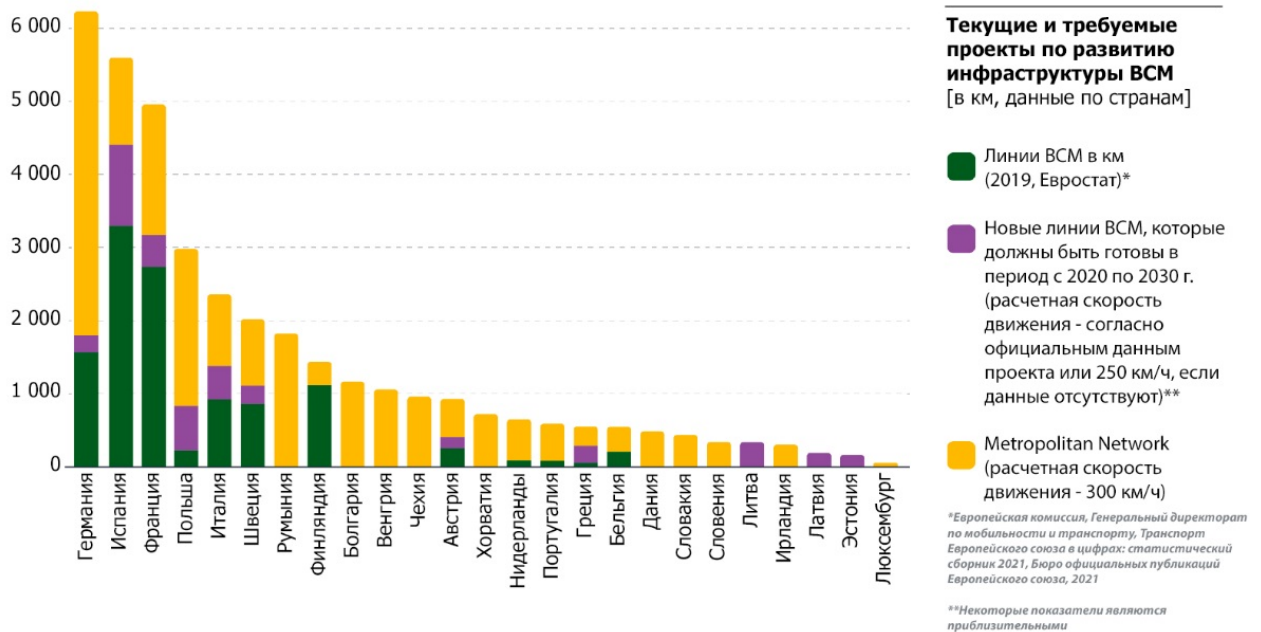


Рис. 1. Протяженность линий ВСМ, которая требуется для надлежащего развития сети высокоскоростных железных дорог в Европе

Да, инфраструктурные работы на 21 тыс. км являются амбициозной задачей. Но в то же время компании-авторы отчета отмечают, что в период с 2000 по 2020 г. в странах-членах Европейского союза было построено около 20 тыс. км автомагистралей<sup>5</sup>. К тому же, строительство высокоскоростных железных дорог несет в себе множество преимуществ помимо повышения экологичности транспорта, а именно: дальнейшее промышленное развитие Европы, укрепление сотрудничества и солидарности, стимулирование единой европейской идентичности.

Для реализации этого амбициозного плана «потребуется безоговорочная приверженность и готовность к изменениям со стороны правительственных учреждений, транспортных компаний и граждан Европейского союза, а также непрерывный процесс поиска наиболее рациональных решений». Необходимо выделить больше инвестиций, которые, скорее всего, не войдут в действующие механизмы по финансированию железнодорожных проектов. Кроме того, потребуется расширить инициативу по созданию единой сети европейских железнодорожных коридоров TEN-T и увеличить пропускную способность не только для высокоскоростных поездов, но и обычных, а также для грузового подвижного состава

Документ исключает проект HS2 в Великобритании, но предлагает строительство новых линий с 2030 г. в других странах, не входящих

<sup>5</sup> Данные Евростата от 17.04.2023.

в Европейский союз и Шенгенскую зону (включая Молдову, Сербию, Норвегию, Северную Македонию). Тем не менее, эти государства при проведении расчетов и формировании прогнозов в данном отчете пока не учитываются.

*Источники: railwaygazette.com, 12.07.2023 (англ. яз.);  
company.ptv.group.com, 10.07.2023 (англ. яз.);  
deutschebahn.com, 08.07.2023 (англ. яз.).*