



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

33/2025

AERRL представляет приоритеты инфраструктуры до 2030 года

Ассоциация европейских арендодателей железнодорожного подвижного состава (AERRL) представила свой Манифест, излагающий основные направления и принципы работы организации на период с 2024 по 2029 год.

В документе рассматривается ряд проблем, стоящих перед железнодорожным сектором Европы. Особое внимание уделяется вопросам равномерного внедрения Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS), целевому использованию государственных средств на инфраструктуру и недопущению сбоев в выполнении программы закупок подвижного состава. Ассоциация, представляющая интересы ключевых частных инвесторов в грузовые и пассажирские локомотивные парки, считает, что ее предложения позволят сформировать следующий этап развития отрасли и обеспечить частное финансирование будущих железнодорожных проектов.

Одна из центральных тем Манифеста касается системы ERTMS, которая в настоящее время характеризуется наличием нескольких базовых версий по всей Европе. AERRL призывает к тому, чтобы единый базовый уровень 3.4 (версия системы 2.0) был полностью консолидирован и использовался в качестве общей точки отсчета, по крайней мере, в течение следующих десяти лет. По мнению организации, дальнейшие изменения подрывают долгосрочную жизнеспособность локомотивов, каждый из которых обычно имеет 30-летний срок службы.

«Внедрение ERTMS было медленным, хаотичным и фрагментарным», – заявил председатель AERRL и генеральный директор компании

Акием Фабьен Рошфор, отметив, что сегодня технология используется лишь в 14% основной сети ЕС. В ходе пресс-брифинга он подчеркнул необходимость «прагматизма, методов, времени и значительных инвестиций», а не поспешных модернизаций, которые не гарантируют повышения отдачи. В своем выступлении Фабьен Рошфор подчеркнул, что AERRL выступает за то, чтобы отложить запуск Baseline 4.0¹ до тех пор, пока она более убедительно не подтвердит свои явные преимущества. Члены экспертной группы Ассоциации по этому вопросу утверждают, что многократный капитальный ремонт системы в течение срока службы локомотива приводит к увеличению затрат и снижению рентабельности.

Наряду с призывом к созданию единой базовой системы ERTMS, AERRL подчеркивает более широкое требование к государственным средствам, которые должны быть направлены на укрепление железнодорожной инфраструктуры. Ассоциация утверждает, что основные инвестиции следует вложить в надежные источники энергии, объекты технического обслуживания и трансграничную совместимость. Европейские власти призываются сконцентрировать средства на развертывание системы ERTMS, обеспечивая соответствие техническим стандартам.

На пресс-конференции выступающие критиковали недостаточное, по их мнению, соблюдение железнодорожных правил ЕС, отсутствие механизмов контроля и сложность получения многочисленных национальных омологаций для подвижного состава. По мнению Ассоциации, эти факторы фрагментируют европейский железнодорожный рынок и тормозят участие частного сектора.

Члены AERRL в общей сложности использовали 3650 локомотивов в 2023 году, еще около 800 локомотивов поставлено в 2024 году. По их оценкам, лизингодатели владеют 45% нового парка локомотивов в Европе, 80% из которых являются электрическими и половина оснащена системой ERTMS. Это растущее присутствие является примером того, что группа называет успешной моделью частного лизинга, частично смоделированной на основе авиационного сектора, где 80% парка самолетов финансируется через аналогичные механизмы.

Несмотря на постоянный рост количества железнодорожных транспортных средств, финансируемых из частных источников, AERRL предостерегает от потенциальных новых государственных субсидий на покупку совершенно новых локомотивов или пассажирских поездов. В манифесте утверждается, что для приобретения подвижного состава уже существуют достаточные частные средства, а государственные деньги

¹ Baseline 4 (B4, версия 4.0.0) – это новейшая и самая продвинутая базовая версия Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS)

эффективнее тратить на инфраструктурные нужды или модернизацию старых поездов с обновленными системами ERTMS и связи. Представители AERRL указывают на наличие крупного капитала на рынке и отмечают, что политические органы должны сосредоточиться на создании стабильной среды для дальнейших частных инвестиций.

Еще одна насущная проблема, затронутая в Манифесте, – переход от GSM-R к FRMCS². AERRL ставит под сомнение позицию Европейской комиссии, согласно которой внедрение FRMCS может быть совместимо только с ERTMS Baseline 4.0. Группа утверждает, что отделение FRMCS от Baseline 4.0 позволит избежать еще одной волны модернизации локомотивов и изменения программного обеспечения. Они утверждают, что частые технические обновления подрывают экономическую целесообразность для операторов и арендодателей и усложняют путь к выполнению обязательств в рамках «Зеленого курса» ЕС – плана, предусматривающего сокращение выбросов CO₂ на транспорте на 90% к 2050 году.

По мнению экспертов, приостановка дальнейших обновлений операционной совместимости до тех пор, пока не доказана работоспособность Baseline 4.0, снизит риск того, что операторы будут вынуждены пользоваться устаревшими системами связи. Они считают, что FRMCS должна быть «включена в реалистичный план», чтобы не заставлять операторов слишком часто проводить реорганизационные проекты, особенно с учетом сохраняющейся неопределенности в цепочке поставок.

AERRL ожидает, что дизельная тяга будет постепенно уходить с магистральных сетей Европы. Следующим логическим шагом будет использование аккумуляторов и электроприводов, хотя в переходный период этот пробел может заполнить гибридное синтетическое топливо. Один из участников пресс-конференции отметил, что переход от дизельного топлива требует скоординированных усилий по обеспечению альтернативной энергетической инфраструктуры, в частности дополнительной частичной электрификации железнодорожных коридоров. Манифест связывает этот вопрос с более широкой дискуссией о стабильных базовых версиях ЭРТМС, поскольку устаревшие энергетические системы и сигналы могут снизить общую эффективность.

Выступавшие также говорили о дефиците рабочей силы, подчеркивая нехватку квалифицированных кадров в области железнодорожной эксплуатации, технического обслуживания и технологий. Среди более широких целей Манифеста – содействие стандартизации методов управления активами и технического обслуживания, а также принятие прозрачных

² FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) — это международный стандарт беспроводной связи для железнодорожной связи и приложений

правил доступа в мастерские.

AERRL выступает за устранение языковых барьеров к 2030 году, считая, что такие меры позволят упорядочить трансграничные услуги и повысить производительность.

Манифест AERRL адресован непосредственно европейским институтам, национальным правительствам и формирующейся команде лидеров в органах ЕС, связанных с транспортом. Ассоциация обращает внимание на неравномерное выполнение существующих директив, сложные процессы омологации и бессистемное, по ее мнению, распределение ресурсов.

Наконец, параллельно с предложенными инфраструктурными и технологическими модернизациями, Манифест вновь подчеркивает важность завершения создания Единого европейского железнодорожного пространства (SERA).

Эта цель предполагает сокращение бюрократических барьеров и упрощение нормативно-правовой базы, регулирующей грузовые железнодорожные перевозки по всей Европе. AERRL считает, что излишняя бюрократия продолжает препятствовать эффективности трансграничных железнодорожных перевозок, и что необходимо приложить усилия для оптимизации лицензирования и сертификации как железнодорожных операторов, так и подвижного состава.

Упрощение языковых требований и процессов сертификации, по мнению AERRL, позволит сделать международные железнодорожные грузоперевозки более доступными и эффективными, что необходимо для создания более интегрированной и единой железнодорожной системы.

В манифесте определен ряд глобальных целей, на которых следует сосредоточиться, включая ремонт инфраструктуры, достижение Единого европейского железнодорожного пространства и повышение конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок.

*Источник: ru.railmarket.com, 10.02.2025 (англ. яз.),
index1520.com, 2025.*