



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

53/2025

Мастер-план Сообщества европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний по развитию ВСМ в Европе

Высокоскоростное железнодорожное сообщение изменяет пассажирские перевозки в Европе. Быстрые, удобные и нейтральные для климата ВСМ все чаще становятся главным выбором для пассажиров. Но ВСМ – это больше, чем вид железнодорожных перевозок, это катализатор совершенствования транспортной системы с целью создания единой европейской сети, соединяющей все столицы и крупные города. При её реализации к 2070 г. по ВСМ будет перевозить 54% пассажиров дальнего следования, доля обычных железнодорожных перевозок дальнего следования возрастет до 13%. Это кардинально изменит экологическое будущее Европы.

Для достижения этого, нужна общая для ЕС стратегия финансирования. Обеспечение достаточного государственного финансирования базовой сети TEN-T¹ является первоочередной задачей. Поэтому в бюджете ЕС должны быть выделены специальные средства для реализации генерального плана ЕС по развитию ВСМ. Также потребуются средства частного капитала, таких как ГЧП, RAB² (нормативная база активов) и перекрестного финансирования. Проекты ВСМ должны быть финансово устойчивыми и обеспечивать прибыльность перевозочных услуг. Для этого нужны конкурентоспособные тарифы на доступ к инфраструктуре как для железнодорожных компаний, так

¹ TEN-T (Trans-European Transport Network) - план ЕС по созданию трансъевропейской транспортной сети, единой сети авто- и железных дорог, аэропортов и водной транспортной инфраструктуры во всем ЕС.

² Нормативная база активов – это система долгосрочного регулирования тарифов, используемая в регулируемых отраслях, таких как энергетика, водоснабжение и транспорт. Она представляет собой оценку стоимости активов, которые используются для предоставления регулируемых услуг, с учетом амортизации и других регулирующих факторов. Цель RAB - обеспечить справедливый и стабильный доход для компании, способствуя при этом инвестициям в развитие и модернизацию инфраструктуры.

и для распорядителей инфраструктуры, обеспечивающие справедливый баланс интересов, отражающий такие факторы, как тип маршрута, финансовые вливания на национальном уровне в инфраструктуру и финансирование подвижного состава. При наличии надлежащих стимулов и предсказуемости, дефицит финансирования для ряда проектов ВСМ должен быть ликвидирован.

Высокоскоростное сообщение также имеет важное значение для реализации «Зеленого соглашения» ЕС. Но препятствия остаются – трансграничные перевозки часто осложняются различием технических и нормативных документов. Для их устранения ЕС должен ускорить полное внедрение ERTMS и гармонизировать национальные правила.

В настоящее время члены Сообщества европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER) осуществляют около 600 ежедневных трансграничных рейсов, и полностью поддерживают цель ЕС по увеличению числа высокоскоростных железнодорожных перевозок в 3 раза к 2050 г.

С целью устранения вышеобозначенных препятствий ими был разработан мастер-план. Ниже представлены его ключевые рекомендации по долгосрочному развитию высокоскоростных железных дорог в Европе:

Экономически жизнеспособная сеть

Завершение создания TEN-T станет первым важным шагом на пути к жизнеспособной сети ВСМ. Но для раскрытия всего потенциала, ВСМ должны стать самым быстрым и экономичным вариантом поездок на расстояниях от 350 до 1000 км, способным конкурировать с авто- и авиаперевозками. Они должны соединять столицы и крупные города ЕС (учитывая особенности государств-членов, таких как география и города с большим туристическим потенциалом), чтобы обеспечить коммерческую жизнеспособность. Также крайне важно обеспечить плавную интеграцию с существующими сетями обычных железных дорог для удовлетворения мобильности пассажиров.

Необходима комплексная концепция европейской системы ВСМ, включающая все компоненты для обеспечения жизнеспособности системы, выходящей за чисто инфраструктурные рамки с акцентом на главную цель – предоставление конкурентоспособных и эффективных услуг пассажирам в ЕС. Стратегические связи между национальными системами ВСМ должны определять приоритетность маршрутов с доказанным рыночным спросом для обеспечения коммерческой жизнеспособности и своевременного улучшения.

Для определения оптимального железнодорожного сообщения в такой сети решающую роль играет соотношение между временем в пути, эластичностью цен и спросом, которое варьируется в зависимости от расстояния. При поездках до 150 км обычные железнодорожные перевозки

достаточно быстры, чтобы быть конкурентоспособными с другими видами транспорта. После 350 км ВСМ становится необходимой для поддержания преимущества железной дороги в скорости перед автомобилями и рейсами на короткие расстояния. На расстояния до 1000 км ВСМ остаются самым быстрым вариантом общего времени в пути, учитывая трансфер в/из аэропорта и проверку безопасности, что делает их наиболее эффективной альтернативой авиаперелетам.

Обеспечение долгосрочных финансовых решений для развития ВСМ в Европе

Новые финансовые инструменты, такие как «зеленые» облигации и инфраструктурные фонды, могут быть использованы для привлечения долгосрочных инвесторов. Существуют также возможности для снижения внешних издержек и использования перекрестного финансирования. Хорошо структурированная модель финансирования необходима для обеспечения баланса между доступностью по цене, финансовой отдачей и общественными выгодами.

ГЧП может ускорить внедрение, но требует тщательного планирования из-за долгосрочного финансового контракта и сложного распределения рисков. В ряде стран ЕС уже внедряются такие механизмы.

Чехия в пилотном режиме реализует ряд проектов ВСМ на основе ГЧП, тендеры на которые ожидаются в 2026 г.

Обсуждаемая в Италии модель RAV предполагает финансирование за счет заемных средств вместо грантов, а возврат средств обеспечивается за счет платы за доступ к инфраструктуре и государственных пошлин. Это может привлечь капитал при одновременном распределении государственных обязательств с течением времени. Однако необходимо решить вопрос о правовой гармонизации и приведении в соответствие с другими механизмами, такими как «зеленые» облигации.

Поступления от выбросов CO₂ и специальные налоги всё чаще направляются на развитие ВСМ. Итальянский «Железнодорожный фонд», финансируемый за счет платы за проезд по автомагистралям, и австрийское финансирование строительства железнодорожного туннеля Бреннер, основанное на плате за проезд по автомагистралям и показывают успех перекрестного финансирования. Такие модели можно было бы расширить, используя доходы от системы торговли квотами на выбросы (ETS) ЕС, что потенциально позволило бы ежегодно выделять 10 млрд евро на строительство ВСМ.

Устойчивая финансовая система должна учитывать стоимость капитала и обеспечивать правильный баланс платы за доступ к железнодорожным путям (ТАС), которая играет решающую роль в обеспечении честной

конкуренции между операторами. В разных странах ЕС ставки ТАС сильно различаются из-за различий в субсидиях, потенциальном доходе и структуре затрат. Создание четких финансовых стимулов, обеспечение предсказуемых доходов и укрепление сотрудничества между государственными и частными, заинтересованными сторонами имеют решающее значение для создания устойчивой и конкурентоспособной сети ВСМ.

Обеспечение трансграничной совместимости

Одной из серьезных проблем для международных высокоскоростных железнодорожных перевозок является отсутствие трансграничной совместимости, требующей адаптации к различным системам СЦБ, электропитанию, ширине колеи (в ряде случаев), правилам безопасности и сертификационным требованиям, совместимости транспортных средств с маршрутами движения, а также наличия доступа к соответствующему техобслуживанию. Для решения этой проблемы, должны быть приняты меры по обеспечению совместимости линий ВСМ и ускорению процессов сертификации подвижного состава через Агентство железных дорог ЕС (ERA), улучшению функциональной совместимости подвижного состава ВСМ (в частности, развертывания стандартизированного ERTMS). Национальные нормативные акты также должны быть синхронизированы для устранения технических и эксплуатационных барьеров и облегчения конкуренции между различными видами транспорта, а также доступа новых участников рынка.

Упрощение процесса продажи билетов

Чтобы ВСМ могли эффективно конкурировать с авиарейсами на ближние и дальние расстояния в ключевых европейских коридорах, крайне важно обеспечить бесперебойную и удобную продажу сквозных билетов. В то время как билеты на национальные железнодорожные рейсы легко забронировать, билеты на международные высокоскоростные железнодорожные рейсы, включая пересадки, приобрести сложнее. Для решения этой проблемы, члены CER приняли план действий по продаже билетов, в котором изложены шаги по созданию более интегрированной и доступной системы. Ключевые решения включают в себя возможность бронирования билетов за 12 месяцев для всех операторов, гармонизацию условий продажи билетов для международных поездок, а также официальное признание и расширение действия Соглашения о продолжении поездок между городами (AJC³) для защиты пассажиров, сталкивающихся с задержками или пропущенными стыковками. Интеграция открытой модели

³ Соглашение о продолжении путешествия (Agreement on Journey Continuation) – это коммерческое соглашение между 17 крупными европейскими железнодорожными операторами, позволяющее пассажирам международных поездов без дополнительных затрат сесть на следующий возможный поезд в случае опоздания на поезд.

продаж и дистрибуции (OSDM) в стандарты взаимодействия ЕС позволит упростить распространение билетов, снизить затраты и повысить доступность как для пассажиров, так и для продавцов.

Одинаковые условия конкуренции с другими видами перевозок

Сегодня железнодорожный транспорт находится в несправедливом и невыгодном положении. Одна из основных проблем это затраты на инфраструктуру – в то время как пассажиры железнодорожного транспорта частично финансируют её за счет повышения цены на билет, использование автодорог часто остается бесплатным. Кроме того, политика налогообложения энергоносителей ставит железные дороги в ещё более невыгодное положение, поскольку железнодорожные операторы должны платить налоги на энергоносители, а авиационное топливо остается необлагаемым налогом по всему ЕС. Учитывая, что железные дороги в первую очередь полагаются на экологически чистую энергию и обладают высоким уровнем эффективности, снижение налогов на тяговую электроэнергию создало бы более справедливую конкурентную среду, позволив усилить конкуренцию с автомобильными и воздушными перевозками, одновременно поддерживая цели Европы в области изменения климата.

Источники: CER «A High-Speed Rail Master Plan for Europe», 05.05.2025 (англ. яз.); railjournal.com, 13.05.2025 (англ. яз.)