



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

75/2025

Перспективы развития высокоскоростного сообщения Лондон – Европа

По данным оператора London St. Pancras Highspeed (LStPHS, до февраля 2025 г. – HS1), пропускная способность 109-километровой высокоскоростной линии HS1, связывающей британскую столицу с тоннелем под Ла-Маншем, в настоящее время используется на уровне 50%. По оценкам LStPHS, рынок пассажирских железнодорожных перевозок между Лондоном и континентальной Европой в силу ряда очевидных преимуществ имеет потенциал роста к 2040 г. с 11 млн до 35 млн пассажиров/год.

Согласно представленному консалтинговой компанией Steer докладу, обнародованному оператором LStPHS в апреле 2025 г., раскрыть в полном объеме потенциал рынка может приход новых игроков, способных подхлестнуть спрос на перевозки, а также организовать дополнительно прямые сообщения между Лондоном и четырьмя-пятью новыми конечными станциями в Европе.

Пассажиropоток в этих сообщениях, например с Лионом и Марселем во Франции, а также Кёльном в Германии, оценивается в 2,6 млн чел., а время в пути – в пределах 6 ч. Кроме того, возможен прирост еще 4,8 млн пассажиров в год, но уже в пределах 8-часовой поездки в сообщении Лондона с такими городами, как Дюссельдорф, Дортмунд и Франкфурт-на-Майне в Германии, Женева, Цюрих и Базель в Швейцарии, а также Бордо и Тулуза во Франции.

В докладе также предполагается, что рост пассажиропотока и конкуренция на линии HS1 могут привести к снижению стоимости поездки почти на 30%. В то же время, как показали результаты моделирования, только на существующих маршрутах вероятен ввод в обращение до 18 дополнительных ежедневных поездов. Речь идет о возможности самой

крупной трансформации на рынке международного высокоскоростного движения, что приведет к утроению пассажиропотока, снижению стоимости проезда, а также откроет новые направления перевозок до конечных станций на большей части Европы.

Катализатором может стать объявленный оператором LStPHS 4 апреля 2025 г. план по стимулированию роста международных перевозок (International Growth Incentive Scheme), который нацелен на поддержку инициатив действующих и будущих операторов пассажирских перевозок в отношении увеличения перечня обслуживаемых маршрутов и станций, включая промежуточные на HS1, обновления подвижного состава и привлечения новых пассажиров.

План представлен в виде двух составляющих – New Services Incentive и Passenger Incentive. New Services Incentive предоставляет оператору новых маршрутов скидку на плату за возврат инвестиций (Investment Recovery Charge, IRC) в течение первых 3 лет. Скидка может достигать 50% в первый год, 40% и 30% соответственно во второй и третий год. New Services Incentive включает скидки на пропуск поездов в сообщении с новыми местами назначения в Европе и с остановками на промежуточных станциях на линии HS1 в самой Великобритании. Тем самым поощряется обслуживание операторами таких промежуточных станций, как Стратфорд Интернешнл, Эббсфлит Интернешнл и Эшфорд Интернешнл.

Составляющая Passenger Incentive предусматривает вычет в размере 1 ф. ст. на одного пассажира, предоставляемый в случае превышения величины пассажиропотока по сравнению с показателем предыдущего периода. Эти средства должны поступать в общий фонд и расходоваться на маркетинговые и прочие мероприятия, способствующие росту спроса на перевозки.

Для увеличения объемов перевозок оператор LStPHS планирует совместно работать с Eurotunnel, дочерним подразделением компании Getlink, являющейся оператором инфраструктуры тоннеля под Ла-Маншем. Сторонами подписан меморандум, направленный на углубление сотрудничества в области инновационных технологий, в целях сокращения времени в пути, улучшения координации графиков движения, использования резервов для дальнейшего роста числа ежечасно курсирующих между Великобританией и Францией поездов.

Getlink планирует к 2034 г. удвоить число высокоскоростных поездов между Лондоном и континентальной Европой. В связи с этим для операторов создаются условия по сокращению времени выхода на данный рынок, включая разработку новых маршрутов (в том числе, помимо Франции, в Германию и Швейцарию), и упрощению технических требований

к поездам, курсирующим через тоннель под Ла-Маншем. В настоящее время такие требования сведены к оснащению поездов бортовым оборудованием системы локомотивной сигнализации TVM 430, а также к повышению уровня противопожарной безопасности.

LStPHS со своей стороны в 2025 г. намерен провести проектные расчеты и разработать оперативный план в части увеличения пропускной способности для международных пассажиров на конечной станции в Лондоне – вокзале Сент-Панкрас. Согласно исследованиям, проведенным проектным агентством Active Thinking, этот показатель может быть увеличен в ближайшие 3-4 года с нынешних 1800 чел./ч до примерно 2400 пасс./ч за счет развития соответствующей инфраструктуры и совершенствования процедур пограничного контроля. По данным LStPHS, перепланировка терминала Eurostar позволит увеличить в более отдаленной перспективе пассажиропоток до 5000 чел./ч.

Британский регулятор Office of Rail and Road (ORR) рассчитывает, что долгосрочному росту пассажирских перевозок, а также появлению новых операторов будет способствовать снижение платы за доступ к инфраструктуре на 5,9% в течение контрольного периода CP4 (с 1 апреля 2025 г. по 31 марта 2030 г.).

Предписание ORR было одобрено операторами Virgin и Gemini, а затем железными дорогами Италии (FS Group), которые объявили о планах приступить к перевозкам высокоскоростными поездами в сообщении Лондон – Париж при участии в этом проекте испанской компании Evolyn.

По оценке FS Group, в новый проект потребуется инвестировать до 1 млрд евро, а подвижной состав должен быть построен исходя из характеристик высокоскоростных поездов Frecciarossa, которые использует итальянский национальный пассажирский оператор Trenitalia.

В ноябре 2023 г. компания Hitachi Rail и оператор Trenitalia заключили контракт на поставку 30 высокоскоростных электропоездов ETR1000 с опцией, предусматривающей закупку еще 10 ед. Помимо Италии, поезда смогут курсировать по высокоскоростным линиям во Франции, Германии, Испании, Австрии, Швейцарии, Бельгии и Нидерландах.

FS Group и Evolyn подписали меморандум, согласно которому на проект освоения рынка перевозок через пролив под Ла-Маншем отводится 2 года. Однако в Evolyn считают, что об окончательном выборе подвижного состава пока говорить преждевременно, поскольку, помимо поездов производства Hitachi, возможен вариант с поездами Avelia постройки Alstom. В Evolyn также отметили, что окончательное решение должно быть принято с учетом целого ряда факторов, в том числе исходя из технических характеристик, сроков поставок, соответствия нормативным требованиям для

поездов, курсирующих через тоннель под Ла-Маншем и на железных дорогах Великобритании и Франции, а также эксплуатационных расходов.

В FS Group сообщили, что в настоящее время проводят совместную работу с причастными сторонами в части регулятивных и эксплуатационных аспектов проекта, его технических оценок. Прорабатываются возможные источники финансирования.

Британский оператор Gemini Trains, объявляя в марте 2025 г. о своих намерениях освоить рынок перевозок через пролив Ла-Манш, отметил, что нацелен обеспечить высококачественное обслуживание пассажиров с максимально частыми рейсами, которые изначально будут организованы из Лондона до Парижа и Брюсселя. Прорабатываются и другие варианты маршрутов. Gemini также обещает новые подходы к продажам билетов и тарифообразованию, в том числе в отношении стоимости билетов для пассажиров как эконом-, так и бизнес-класса. При этом цена должна быть конкурентной с той, что предлагает Eurostar.

Планы развития оператора Eurostar включают расширение парка поездов. К началу 2030-х годов будет введено в эксплуатацию до 50 новых единиц, в закупку которых оператор собирается инвестировать 2 млрд евро. Сейчас парк подвижного состава Eurostar включает 51 поезд, в том числе 17 – серии e320 (894 места), 8 – e300 (750 мест), 17 – РВКА (371-399 мест) и 9 – РВА (371 место). Поезда e320 и e300 используются в перевозках через пролив Ла-Манш, в то время как РВКА и РВА эксплуатируются на континентальных маршрутах. Пополнение парка позволит организовать движение по трем новым маршрутам: Лондон – Франкфурт-на-Майне, Лондон – Женева, Амстердам/Брюссель – Женева.

В феврале 2025 г. Eurostar возобновил курсирование высокоскоростных поездов между Лондоном, Роттердамом и Амстердамом, отмененных в связи с реконструкцией Центрального вокзала Амстердама. С 9 сентября число поездов на этом маршруте вырастет до 4 пар ежедневно, а с декабря 2025 г. – до 5 пар.

В настоящее время Eurostar выполняет перевозки на территории пяти стран: Великобритании, Бельгии, Франции, Нидерландов и Германии. В 2024 г. наиболее популярными стали такие маршруты поездов Eurostar, как Лондон – Париж, Лондон – Брюссель, Париж – Брюссель, Париж – Нидерланды. Объем перевозок оператора в 2024 г. по сравнению с 2023 г. вырос на 5%, до более чем 19,5 млн пассажиров.

Источники: материалы операторов London St. Pancras Highspeed, LStPHS (stpancras-highspeed.com), Eurostar (www.eurostar.com); International Railway Journal. – 2025. – №5. – pp. 28-30; Железные дороги мира. – 2025. – №7. – с. 22-25