



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

95/2025

Рейтинг высокоскоростных сообщений на железных дорогах мира

В 2025 г. был представлен очередной традиционный обзор скоростных железнодорожных сообщений – World Speed Survey, который публикуется один раз в 2 года. Как и в предыдущие годы, основным критерием для включения страны и определения ее положения является лучшее время в пути между парами станций в расписании движения по рабочим дням.

В табличном виде в обзоре показаны значения максимально допустимой скорости для каждой представленной в ней страны. Они не всегда соответствуют позиции страны, поскольку такая скорость может допускаться только на сравнительно коротком участке линии. Кроме того, на некоторых высокоскоростных направлениях на подходах к станциям задействуются обычные железнодорожные пути с расчетной скоростью, не отвечающей условиям высокоскоростного движения, что отрицательно влияет на временной регламент высокоскоростных сообщений, отражаемый в расписаниях. Вместе с тем, на модернизированных соответствующим образом обычных линиях могут достигаться в целом лучшие результаты высокоскоростного движения, чем на линиях, где инфраструктура, изначально специализированная под высокоскоростные перевозки, имеется только на некоторых участках.

Обладая собственной высокоскоростной железнодорожной сетью, эксплуатационная длина которой приближается к 50 тыс. км, Китай продолжает доминировать в World Speed Survey. Достигнуты самые высокие значения скорости движения поездов в регулярной эксплуатации, которые сохраняются неизменными с 2019 г. В паре сообщений между станциями Пекин-Южный и Нанкин-Южный поезда покрывают расстояние 1022 км за 193 мин. со средней скоростью 317,7 км/ч. Такая средняя скорость может

быть достигнута только в условиях протяженного безостановочного пробега поезда по линии с расчетной скоростью не менее 350 км/ч.

В настоящее время ни в одной другой стране мира нет высокоскоростных железнодорожных сообщений, соответствующих этим требованиям. Реализуемый межпоездной интервал 4 мин., при скорости движения 350 км/ч, обеспечивает расстояние между поездами на перегонах, равное 23 км. Еще одной особенностью высокоскоростных железнодорожных перевозок в Китае являются внушительные размеры парка эксплуатируемых поездов. В частности, на относительно непротяженном маршруте между Пекином и Тяньцзинем курсируют 10 поездов/ч при средней скорости 234 км/ч.

Второе место в рейтинге высокоскоростных железнодорожных сообщений занимает Франция. Здесь благодаря сокращению на 1 мин. в расписании времени в пути между станциями Шампань-Арденны TGV и Лотарингия TGV (на расстоянии 167,6 км) достигнута средняя скорость 271,8 км/ч. Время в пути 37 мин.

Примечательной особенностью высокоскоростного железнодорожного транспорта в странах Европы является усиливающаяся конкуренция между национальными, связанными с государством, и независимыми частными операторами, пользующимися правом свободного доступа к инфраструктуре. Еще одной особенностью является появление у тех и других бюджетных версий высокоскоростных перевозок. В рейтинге самых быстрых французских сообщений второе место принадлежит бюджетному поезду бренда OUIGO, курсирующему между станцией в аэропорту Лион-Сент-Экзюпери и новой станцией Экс-ан-Прованс TGV (289,4 км). Средняя скорость составляет 271,3 км/ч, что незначительно уступает лучшему показателю в стране.

Япония сместилась со второй позиции на третью несмотря на то, что железнодорожная компания JR East сократила в расписании движения время в пути поезда Hayabusa 17 между станциями Омия и Сендай (294,1 км) на 1 мин, повысив среднюю скорость до 271,5 км/ч (в обзоре 2023 г. – 267,4 км/ч). Также в обзор включены сообщения между парами станций с близким к лучшему уровню средней скорости, обслуживаемые железнодорожными компаниями JR Central и JR West.

На четвертом месте в рейтинге Италия. В 2025 г. в расписаниях движения быстрее поездов страны убавилась 1 мин., что позволило довести показатель средней скорости до 264,2 км/ч. Конкурирующие на направлении Рим – Неаполь (209,9 км) национальный оператор Trenitalia и независимый Italo-NTV предлагают одинаковый временной регламент

высокоскоростных сообщений (55 мин.). Средняя скорость движения на участке – 229,0 км/ч.

Следующие шесть позиций в обзоре 2025 г. по сравнению с предыдущим остались без изменений. Показатели быстрее регулярных сообщений на Тайване, в Испании, Марокко, Германии и Саудовской Аравии те же, что и в 2023 г. То же самое справедливо и в отношении позиции международных сообщений между Францией, Великобританией и Бельгией.

Не изменились и лучшие показатели в расписании движения поездов Республики Корея, но это не помешало ей подняться на одно место выше, поскольку в Турции несколько увеличилось время в пути нескольких поездов. Так, большинство поездов КТХ проходят линию Кванмён – Чхонан-Асан (74 км) за 21 мин. со скоростью 211,4 км/ч. Несколько поездов КТХ курсируют по линии Тэгу-Восточный – Тэджон (133,3 км) со скоростью 200 км/ч.

Впервые в обзор скоростных железнодорожных сообщений включена Индонезия с унифицированным временным регламентом для всех поездов Whoosh на маршруте Джакарта – Бандунг. Россия также вошла в число стран, сокративших на 1 мин время в пути своих быстрее поездов Сапсан. Здесь удалось довести показатель задаваемой расписанием средней скорости на участке Бологое – Чудово (201 км) с модернизированной обычной инфраструктурой до 197,7 км/ч.

В Великобритании каких-либо существенных изменений не произошло. Привлекает внимание тот факт, что заложенная в расписании средняя скорость безостановочного пробега электропоездов серии 395 с конструкционной скоростью 225 км/ч, эксплуатируемых на высокоскоростном направлении, ненамного превышает уровень аналогичного показателя для поездов, рассчитанных для движения со скоростью 200 км/ч и эксплуатируемых в сообщениях по обычным железнодорожным линиям. Примечательно, что Великобритания – единственная страна в обзоре, представленная сообщениями, которые обслуживаются поездами с дизельной тягой.

Нет никаких изменений в расписаниях движения самых быстрых поездов на железных дорогах таких стран, как Австрия и США, занявших нижние позиции. В обзор не вошли три ранее присутствовавшие в нем страны – Швеция, Португалия и Узбекистан.

Что касается перспектив высокоскоростных железнодорожных перевозок, то наибольший интерес представляют два направления их дальнейшего развития.

Первое предполагает постепенное наращивание скорости движения в специализированных высокоскоростных коридорах большой протяженности

по мере появления все более совершенных поездов. В частности, в китайской корпорации CRRC, являющейся крупнейшим в мире производителем железнодорожного подвижного состава, созданы прототипы поездов нового поколения CR450AF и CR450BF семейства Fuxing с конструкционной скоростью 450 км/ч, способные в регулярной эксплуатации развивать скорость до 400 км/ч. Реализация такой скорости на соответствующей инфраструктуре протяженных железнодорожных направлений позволит обеспечить существенную экономию времени и среднюю скорость поездов при движении без остановок свыше 350 км/ч.

Второе направление ориентировано на дальнейшее расширение сети скоростных магистралей, в том числе благодаря новым линиям, рассчитанным на скорость, не превышающую 200-250 км/ч. Например, в Египте в настоящее время ведется строительство двух высокоскоростных линий общей протяженностью 1760 км с проектной скоростью 250 км/ч и планируется сооружение еще одной длиной 225 км. Расширяют свою сеть в Португалии, Норвегии, Швеции, Швейцарии, Узбекистане и Финляндии.

В Португалии начаты строительные работы на первом участке давно планировавшейся 290-километровой высокоскоростной линии Лиссабон – Порту. Данную линию намечено вводить в действие в два этапа, начиная с 2028 г. После ее запуска в регулярную эксплуатацию в полном объеме время в пути между конечными станциями при средней скорости 220,3 км/ч должно составить 79 мин.

В Швеции отказались от реализации широко разрекламированного проекта Y-образной железнодорожной сети, призванной связать высокоскоростными сообщениями крупнейшие города страны – Стокгольм, Мальмё и Гётеборг. Продолжаются работы по строительству высокоскоростной линии в коридоре Ostlänken (Сёдертелье – Линчёпинг) к югу от Стокгольма, рассчитанной для движения с максимальной скоростью 250 км/ч. Начата разработка плана 60-километровой ВСМ Гётеборг – Бурос, которая пройдет рядом с аэропортом Гётеборг-Ландветтер. Максимальная скорость на этой линии также будет ограничена 250 км/ч.

В Европе есть и такие страны, которые никогда не входили в обзоры скоростных сообщений, но располагающие направлениями, где подобные средние скорости могут быть реализованы. К числу этих стран относятся, например, Польша и Дания.

В Польше планируется построить Y-образную ВСМ с расчетной скоростью 350 км/ч, которая должна связать между собой крупные городские агломерации. В случае реализации такого проекта добраться по железной дороге из Варшавы до Лодзи, Познани, Вроцлава, Гданьска и Катовице можно будет не более чем за 100 мин.

В Дании полным ходом идет модернизация железнодорожного направления, подходящего к строящемуся подводному автомобильно-железнодорожному Фемарнбельтскому тоннелю длиной около 19 км, который должен соединить острова датский Лолланн и немецкий Фемарн. В частности, в 2024 г. на новой линии Копенгаген – Рингстед величина максимально допустимой скорости была увеличена до 200 км/ч.

И наконец, в ряде стран разрабатываются первые проекты высокоскоростного железнодорожного транспорта, реализация которых позволит им в дальнейшем попасть в мировой обзор скоростных железнодорожных сообщений. Так, в Индии уже ведутся работы по укладке пути на отдельных участках будущей 508-километровой ВСМ Мумбаи – Ахмадабад.

*Источники: материалы Rail Performance Society (www.railperf.org.uk);
Railway Gazette International. – 2025. – №6. – pp. 18-21;
Железные дороги мира. – 2025. – №9. – с. 16-23*