

Секция «Взгляд в будущее железнодорожной отрасли: инновации, развитие, новые продукты»

Перспективы развития немецкой пассажирной железнодорожной отрасли

Научный руководитель – Вилисов Максим Владимирович

Пучков Владимир Михайлович

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет политологии, Кафедра государственной политики, Москва, Россия

E-mail: v1puchkov@yandex.ru

В быстром развитии рационального пространственного распределения инфраструктуры, например железнодорожной сети важное значение приобретает постоянное совершенствование услуг для устойчивого развития отрасли. Немецкая железнодорожная сеть предлагает удобное и быстрое соединение между большинством экономических центров страны. Однако многие пассажиры используют альтернативные средства передвижения для дальних поездок. В своей статье Блэйни, Пристон и Хикфорд обозначили ряд барьеров для пассажирских железнодорожных перевозок, сгруппировав их на 3 категории. В соответствии с их исследованием существует множество жестких барьеров, мягких барьеров и дополнительных барьеров.

Жесткие барьеры — это такие рамки, к которым относятся время в пути и транспортные расходы. Дальнейшее сокращение времени в пути может повысить конкурентоспособность железнодорожной системы. Это может быть реализовано как

строительством новых высокоскоростных инфраструктурных объектов, так и более эффективным планированием расписания. Второй важный фактор — это цены на услуги перевозчика. Железнодорожные перевозки часто воспринимаются как более дорогие, чем автомобильные поездки, поскольку водители, как правило, приравнивают эксплуатационные расходы только к затратам на топливо и не учитывают другие факторы.

Помимо жестких барьеров, мягкие также оказывают существенное влияние. К данному направлению можно отнести такие факторы как качество станций и вокзалов и бортовые услуги. В этом контексте важно учитывать, что время в пути может использоваться пассажирами в поездах более эффективно, чем в автомобилях, при условии определенного уровня комфорта компанией-перевозчиком. Повышая комфорт на борту, например, предоставляя доступ к медиа-библиотекам, беспроводному интернету можно увеличить уровень лояльности пассажиров.

Дополнительные факторы связаны с выбором типа поездки, образа жизни, а также с культурным и экономическим фоном. Это, например, возраст человека, состояние его здоровья, а также наличие и количество багажа в конкретном путешествии.

Личный автомобиль является преобладающим средством передвижения на дальние расстояния. Основными причинами этого являются большое распространение автомобилей, сравнительно невысокая стоимость и много места для багажа,

особенно для поездок в сельские районы, где использование автомобиля помогает достичь приемлемого времени в пути. Авиаперелеты также имеют большую долю в транспортной инфраструктуре, особенно для деловых поездок.

Важное значение в развитии железнодорожных пассажирских перевозок имеет способность предложить необходимую альтернативу для разных целевых аудиторий.

В последние десятилетия правительство Германии активно финансировало высокоскоростную железнодорожную сеть. На данный момент, расстояние между Берлином и Мюнхеном можно преодолеть менее чем за четыре часа на недавно построенной высокоскоростной линии, что примерно соответствует времени на самолете и значительно быстрее чем на автомобиле. Подобные средние скорости уже предлагаются на других направлениях между основными экономическими центрами полицентричной страны.

Железнодорожная система также хорошо подходит для того, чтобы стать важным и перспективным компонентом устойчивого развития, так как большая часть пассажирских железнодорожных перевозок на дальние расстояния обслуживается электрифицированными составами.

Федеральное правительство Германии поставило цели по защите климата снизить выбросы парниковых газов к 2050 году на 80-95% от значений 1990 года.

Транспортный сектор составляет около 18% от общего объема выбросов углекислого газа, поэтому в последние годы был принят ряд мер, чтобы сделать использование энергии в транспортной системе более ответственным. В дополнение к повседневной мобильности необходимо учитывать мобильность на большие расстояния, чтобы снизить выбросы парниковых газов, других отходов и конечное потребление энергии. Этот сегмент рынка пассажирских перевозок имеет большое значение, так как составляет более 30% транспортных показателей в Германии. Таким образом, железнодорожная система хорошо подходит для того, чтобы стать важным компонентом устойчивого развития транспортной системы, что может повлечь за собой получение определенных льгот со стороны государства на увеличение объемов перевозок.

Возникает вопрос, какие существуют варианты улучшения железнодорожной системы дальнего следования.

К этому направлению можно отнести отход от концепции смешанной транспортной сети, где пассажиры и грузовые поезда имеют одинаковую инфраструктуру, что ограничивает пропускную способность сети за счет различия между режимами движения грузовых поездов, местных пассажирских и скоростных пассажирских поездов.

Еще одно ограничение скоростей поездов вытекает из технических требований. По закону скорость обычных железных дорог ограничена 160 км/ч в Германии. Более высокие скорости допускаются только в том случае, если выполняются конкретные технические указания и рост инвестиций в инфраструктуру может помочь достичь этого стандарта по всей сети.

Помимо данных ограничений следует также учитывать организационные аспекты. В отличие от большинства европейских стран железнодорожные перевозки и управление инфраструктурой организованы отдельно друг от друга, что накладывает дополнительные сложности и риски.

В Германии существует двойное налогообложение транспортных услуг. Общественный транспорт на расстояния ниже 50 км считается основной необходимостью и поэтому взимается по сниженной ставке НДС в размере 7%. Плата за перевозки свыше 50 км оплачиваются по стандартной ставке НДС 19%. НДС и налоги на энергию могут зависеть от правительственных решений, что делает снижение данных налогов возможным полем деятельности для достижения правительственных целей и увеличением привлекательности железнодорожных перевозок.

Источники и литература

- 1) Blainey, S., Hickford, A. and Preston, J Barriers to passenger rail use – A review of the evidence. *Transport Reviews* 32(6), p. 675-696., 2012

- 2) BMVI Forecast of transport interconnectivity 2030, Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, Berlin., 2014