



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

45/2022

Перспективы развития железнодорожного транспорта Германии

Новое правительство Германии, приступившее к работе 8 декабря 2021 года, поддерживает ранее намеченные инициативы, направленные на декарбонизацию транспорта. Предусматривается увеличение размеров инвестиций в транспортный сектор, отдавая приоритет более экологичному железнодорожному транспорту, который станет основой мобильности населения во всей Германии. Его доля на рынке грузовых перевозок к 2030 году должна повыситься с 19 до 25%, а число пассажиров общественного транспорта – удвоиться. Увеличится и протяженность электрифицированных железных дорог с 60 до 75%.

В 2022 году инвестиции в железнодорожную инфраструктуру страны в сравнении с 2021 годом возрастут на 900 млн евро и суммарно достигнут 13,6 млрд евро. На средства, выделяемые федеральным правительством и федеральными землями, а также железными дорогами Германии (DB), планируется модернизировать около 1800 км путей, 2000 стрелочных переводов, 140 мостов и 800 станций.

Особое внимание DB уделяют проектам цифровизации железнодорожного узла Штутгарта и скандинавско-средиземноморского коридора, проходящего от Гамбурга через Эрфурт и Мюнхен до границы с Австрией. Продолжится развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS. Цифровая система микропроцессорной централизации нового поколения будет введена в эксплуатацию в баварском Данауверте.

Кроме того, в планах DB реализация следующих проектов:

строительство новых путей с увеличением их числа до четырех и повышение скорости движения до 250 км/ч на линии Карлсруэ – Базель;

прокладка тоннеля под центром Мюнхена для второго опорного участка сети S-Bahn;

сооружение вторых путей и электрификация (до границы с Польшей) линии Ангермюнде – Щецин;

укладка вторых путей на участке Ведель – Фаллерслебен линии Брауншвейг – Вольфсбург;

строительство новой линии 4 S-Bahn от Гамбурга до Бад-Ольдесло;

реконструкция мостов и верхнего строения пути с целью повышения пропускной способности участка Деммин – Штральзунд;

обустройство третьих путей на линии Оберхаузен – Эммерих до границы с Нидерландами;

комплекс мер по повышению провозной способности линии Кёльн – Дортмунд;

повышение пропускной способности и оснащение системой микропроцессорной централизации узла Гельнхаузен;

реконструкция после наводнения железнодорожных линий в регионе Эйфель и долине реки Ар;

расширение и строительство объектов инфраструктуры с целью повышения скорости движения до 160 км/ч на линии Дрезден – Нюрнберг (магистраль Саксония – Франкония).

Для реализации столь масштабного плана модернизации и обслуживания DB привлечет сверх штата 4,8 тыс. инженеров и специалистов.

Сокращение пассажиропотока и падение прибыли в 2020 и 2021 гг. поставили под вопрос эффективность действующей в Германии модели контрактов на обслуживание региональных пассажирских перевозок, при которой все риски берут на себя операторы. Как и в других странах, к примеру в Великобритании, эта система не работает без дополнительного финансирования со стороны транспортных администраций. Операторы, обслуживающие региональные перевозки в стране, в 2021 г. сталкивались с рядом сложностей, обусловленных COVID-19: невыполнение сроков поставок нового подвижного состава, нарушения расписания движения поездов, вызванные инфраструктурными работами. Трудности в проведении обучения во время пандемии усугубили и проблему дефицита машинистов.

Как следствие, оператор Abellio (дочернее подразделение железных дорог Нидерландов) и оператор Keolis, 70% акций которого принадлежат Национальному обществу железных дорог Франции (SNCF), в заявлении от 23 декабря 2021 г. подтвердили факт ухода с рынка перевозок в Германии.

Но, несмотря на сложности, с которыми столкнулись многие компании-перевозчики, контракты на осуществление перевозок продолжают заключаться, в большинстве случаев с повышением финансовой защиты оператора. С переходом на новое расписание в декабре 2021 г. вступили в силу контракты, заключенные несколько лет назад.

Так, оператор Go-Ahead (Великобритания) приступил к обслуживанию пассажиров в сообщении Мюнхен – Линдау через Мемминген в декабре 2021 г. С декабря 2022 г. Go-Ahead рассчитывает расширить присутствие в Баварии, приступив к перевозкам пассажиров на региональной сети Аугсбурга.

Весной 2022 г. на 20 новых направлениях планирует начать работу частный оператор FlixTrain (Германия) – до городов Дрезден, Кассель, Карлсруэ и Фрайбург и др. Таким образом, уже к лету 2022 г. около 70 городов Германии могут быть охвачены сетью маршрутов FlixTrain.

Оператор междугородных пассажирских перевозок DB Fernverkehr (дочернее предприятие DB) к концу 2021 г. также приблизился к допандемийным объемам перевозок и ввел в эксплуатацию новые поезда.

К декабрю 2022 г. сеть высокоскоростных железных дорог Германии будет расширена, новая ВСМ длиной 60 км свяжет города Ульм и Вендлинген-ам-Неккар к востоку от Штутгарта. Региональные перевозки в рамках контракта, заключенного с правительством земли Баден-Вюртемберг и действующего до декабря 2027 г., будет осуществлять оператор DB Regio. Железная дорога, рассчитанная на скорость движения поездов 250 км/ч, позволит сократить время в пути между Штутгартом и Мюнхеном. Тестовые рейсы электропоездов начались в феврале 2022 г. Эта ВСМ является частью масштабного проекта Stuttgart 21, в рамках которого тупиковая станция в Штутгарте будет заменена новой подземной сквозной. Ее открытие запланировано на декабрь 2025 г.

До конца 2022 г. в Германии появятся дополнительные ночные поезда, курсирующие между соседними странами по маршрутам Вена – Мюнхен – Париж, Амстердам – Цюрих, а также Стокгольм – Гамбург. Частный оператор RDC Deutschland объявил, что в 2022 г. ночные поезда-экспрессы ALPEN-SYLT начнут движение между городом Вестерланд (остров Зильт, Германия), Зальцбургом в западной Австрии и Базелем на северо-западе Швейцарии. Эти сезонные поезда будут обслуживать пассажиров каждые выходные с 6 мая по 16 октября 2022 г., билеты на сайте оператора уже можно забронировать.

Стартап European Sleeper со штаб-квартирой в Нидерландах объявил о начале обращения международных ночных пассажирских поездов летом 2022 г. (ранее намечалось в апреле), билеты поступят в продажу весной.

Поезда будут следовать по маршруту Брюссель – Амстердам – Берлин – Прага, курсируя 3 раза в неделю, а в дальнейшем, возможно, ежедневно. Подвижной состав будет предоставлен, в частности, чешским оператором пассажирских перевозок RegioJet, который возьмет на себя организацию перевозок в Германии и Чехии. В начале 2023 г. ночные поезда European Sleeper могут также связать Остенде, крупнейший бельгийский город на берегу Северного моря, и столицу Польши Варшаву.

Объемы грузовых перевозок в Германии в 2020 г. сокращались, но, в 2021 г. в некоторых секторах этого рынка наблюдался устойчивый рост. Так, порт Гамбурга сообщил в конце 2021 г., что объем железнодорожных контейнерных перевозок в первые девять месяцев составил 2,1 млн TEU. Это на 8,3% выше в сравнении с аналогичным периодом 2020 г. Более того, в третьем квартале 2021 г. морской порт Гамбурга зарегистрировал рекордный объем перевозок контейнеров по железным дорогам за всю свою историю – 709 тыс. TEU.

Ожидается, что в 2022 г. последует повышение объемов грузовых перевозок, не в последнюю очередь благодаря поддержке со стороны федерального правительства в части снижения платы за доступ к инфраструктуре. Несмотря на пандемию, операторы грузовых перевозок и лизинговые компании продолжают закупать новые локомотивы, например семейства EuroDual производства Sadler и Vectron компании Siemens. Так, в январе 2022 г. крупная лизинговая компания Railpool (штаб-квартира в Мюнхене) и Siemens Mobility подписали рамочное соглашение о поставке 100 локомотивов Vectron, а уже весной должны начаться поставки 20 многосистемных электровозов Vectron MS, заказанных в августе 2021 г.

Также планируется, что в 2022 г. будут активно внедряться цифровые технологии в сфере грузовых перевозок, включая использование цифровых автосцепок для вагонов. Консорциум во главе с DB реализует проект, предусматривающий испытания и допуск к эксплуатации цифровой автосцепки (Digital Automatic Coupler – DAC) для грузового движения. Финансирует проект Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (DMVI), срок его выполнения – до декабря 2022 г.

*Источники: Материалы оператора инфраструктуры DB Netz (www.fahrweg.dbnetze.com);
оператора Keolis (www.keolis.com);
оператора Go-Ahead (www.go-ahead.com);
International Railway Journal, 2022, № 1, pp. 26-27.*