



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

107/2023

Популяризация ночных поездов в Европе: краткая история, текущие перспективы и проблемы

Ночные поезда часто рассматриваются как более экологичная альтернатива авиаперелетам, поэтому неудивительно, что на территории Европейского союза (ЕС) в последние несколько лет появляются новые сервисы в данной категории пассажирских перевозок. Все страны-члены ЕС хотят соблюсти требования Европейской комиссии в части реализации так называемой политики «Европейского зеленого курса» (European Green Deal) по достижению климатической нейтральности этого региона к 2050 г. И вложение средств в создание новых маршрутов ночных поездов представляется для правительств этих стран очевидным способом показать, как европейским чиновникам, так и простым избирателям, свою приверженность вышеупомянутой экологической стратегии.

В ЕС ночные поезда обозначаются особой категорией EuroNight (EN)¹, которая используется с 1993 г. Примерно в этот же период данный вид перевозок начал приходить в упадок – из-за появления бюджетных авиалиний. Внезапно путешественники получили возможность летать по всей Европе по низким ценам, которые сформировались благодаря субсидиям на авиатопливо. В то же время началась либерализация рынка железнодорожных пассажирских перевозок, и операторы инфраструктуры, во избежание санкций со стороны регулирующих органов ЕС, поспешили сформировать отдельные и независимые бизнес-сегменты, занимающиеся исключительно

¹ В почти каждом сервисе перевозок данного типа применяются надбавки для услуг в дополнение к регулярной стоимости билета. Эти надбавки зависят от того, хочет ли пассажир сидеть в кресле, спать «лежа в постели» (в мягкой кушетке с одеялом и маленькой подушкой), или в кровати, которая предоставляется с матрасом и комплектом постельных принадлежностей.

пассажиropеревозками. Так были обеспечены лучшие условия конкуренции – за счет увеличения издержек инфраструктурных компаний. Со временем появился механизм, согласно которому операторы пассажирских перевозок должны компенсировать эти расходы – так называемая «плата за доступ». Другие виды перевозок с этим финансовым бременем по большей части справились – но не ночные поезда. Пришлось сокращать расходы и ликвидировать маршруты. Из относительно недавних примеров: в 2012 г. испано-французская компания Elipsos отменила поезда по направлениям Барселона – Цюрих и Барселона – Милан. В 2013 г. последовала франко-итальянская Thello – ликвидирован маршрут Рим – Париж. В 2014 г. немецкая Deutsche Bahn (DB) отправила последний ночной поезд из Берлина в Париж, а в 2016 г. полностью избавилась от всех сервисов перевозок ночными поездами.

Все изменилось в 2019 г., когда Европейская комиссия представила план European Green Deal, обязательный к соблюдению всеми странами-членами ЕС. Железнодорожный транспорт, будучи самым экологичным, играет в нем одну из ведущих ролей. До этого появились и соответствующие общественные кампании, включая так называемый «флайт-шейминг»². Железнодорожный транспорт снова начал набирать популярность, а вместе с этим стали возрождаться маршруты ночных поездов.

Неоспоримым лидером в сфере «европейского Ренессанса ночных поездов» является австрийская государственная компания ÖBB с ее сервисом Nightjet, который начал свою работу в 2016 г. и с тех пор испытывает определенные успехи. Были заключены соглашения с железными дорогами Швейцарии (SBB) и Нидерландов (NS) о трансграничных перевозках ночными поездами в Цюрих, Базель и Амстердам – через Нюрнберг и Мюнхен. В 2019 г. ÖBB докладывала о рекордном увеличении пассажиропотока на Nightjet. Потом пришла пандемия COVID-19 и показатели вынужденно упали. Однако развитие на этом не закончилось: в 2021 г. был организовано новое направление для обслуживания Вены и Парижа с остановками в Зальцбурге и Мюнхене. Маршрут следования затем был расширен до Милана, Генуи и Специи.

Еще одним оператором ночных поездов является частная компания Snälltåget (принадлежит французской Transdev), осуществляющая перевозки в Стокгольм, Берлин, Мальмё, Гамбург и Копенгаген. Она начала осуществлять свою деятельность с 2009 г. – в период проведения частичной либерализации рынка пассажирских перевозок в Швеции. В 2022 г. Snälltåget докладывала о значительном росте пассажиропотока – за счет запуска нового маршрута в 2021 г.

² От англ. flight shaming или от швед. flygskam – движение, популяризирующее отказ от авиаперелетов в целях сокращения выбросов углекислого газа. Зародилось в Швеции.

Шведский национальный оператор инфраструктуры SJ (которому в результате вышеупомянутой либерализации пришлось отказаться от некоторых перевозочных видов деятельности) тоже решил не оставаться в стороне и в 2022 г. запустил собственный сервис перевозок ночными поездами, которые включают 9 вагонов общей вместимостью 400 пассажиров. Этот новый сервис был предложен правительством Швеции в качестве меры по повышению экологичности пассажирских перевозок между этой страной и Германией. Для тяги поездов используются в том числе возобновляемые источники энергии. Сейчас маршрут проходит до Гамбурга, но в будущем планируется его расширить до Берлина.

Повышенное внимание со стороны общественности, увеличение субсидий на железнодорожный транспорт и продолжающиеся усилия по либерализации национальных рынков пассажирских перевозок создают благоприятные условия для появления новых игроков – в том числе в сфере перевозок ночными поездами. 26 мая 2023 г. компания-стартап European Sleeper начала осуществлять пассажироперевозки ночными поездами между Брюсселем и Берлином – теперь эти два города обслуживаются подобным сервисом перевозок впервые с 2008 г.

В 2024 г. European Sleeper планирует расширение маршрута до Дрездена и Праги, а также увеличить частоту следования поездов – правда, для этого надо расширить парк подвижного состава. Представители компании заявили, что дефицит доступных для приобретения/лизинга спальных вагонов стал наиболее трудным препятствием для запуска сервиса. Сначала компания хочет дополнительно заказать до 35 подержанных вагонов, интерьер которых будет модернизирован. В дальнейшем планируется закупать уже совершенно новые вагоны, которые должны будут значительно повысить комфорт пассажиров.

Чем European Sleeper хочется отличаться от других конкурентов, так это качеством обслуживания и удобством бронирования – последнее является одним из наиболее частых причин, почему пассажиры отказываются от ночных поездов в пользу авиаперелетов. Поэтому компания активно работает над понятной и ориентированной на клиента платформой для бронирования.

К 2025 г. планируется запустить еще один сервис перевозок ночными поездами от совершенно новой компании – Midnight Trains. В течение каждого последующего года компания будет запускать по одному маршруту из Парижа в крупный европейский город, например, в Венецию, Барселону, Флоренцию, Рим, Порту и Мадрид. Сервис ориентирован на высокий ценовой сегмент, компания описывает будущие поезда как «отели на рельсах с шармом и колоритом самых роскошных вагонов 20-х годов прошлого века».

Несмотря на оптимистичный настрой и успешные запуски сервисов в последние несколько лет, железнодорожные операторы в этой сфере

утверждают, что ситуация могла бы быть лучше, если бы были ликвидированы определенные барьеры. Например, в ÖBB говорят, что сейчас перевозки ночными поездами часто не являются экономически жизнеспособными – чтобы это исправить, необходимо поддерживать железнодорожный транспорт на законодательном уровне и способствовать его популяризации. Тем временем, в European Sleeper называют основной проблемой сложности в трансграничной координации и согласовании маршрутов с графиками движения поездов и работ по техническому обслуживанию инфраструктуры – нужно повысить прозрачность предоставляемых данных о текущей и будущей загруженности сети, заключить рамочное соглашение о выделении пропускной способности на ночные поезда и т.п. Помимо этого, операторы пассажирских перевозок должны самостоятельно решать, где парковать поезда, обслуживать, чистить их и содержать – необходимо вложить больше инвестиций в инфраструктуру обслуживания, что, по мнению представителей European Sleeper, «должно лечь на плечи стран-членов ЕС».

В перспективе все вышеупомянутые компании, включая два стартапа European Sleeper и Midnight Trains, могут достичь исключительного успеха. Тем самым они покажут, что ночные поезда – жизнеспособная альтернатива непродолжительным авиаперелетам. В противном случае это деморализует новые частные компании, желающие выйти на этот рынок – в итоге получится, что сервисы перевозок ночными поездами смогут содержать лишь крупные государственные компании, например, та же ÖBB. Отсюда будет низкая конкуренция, а вместе с тем – снижение качества предоставляемых услуг, что негативно скажется на популярности железнодорожного транспорта.

*Источники: railway-technology.com, 12.10.2023 (англ. яз.);
railwaygazette.com, 31.05.2023 (англ. яз.);
theguardian.com, 29.05.2023 (англ. яз.);
материалы сайта thetrainline.com (англ. яз.);
материалы сайта investigate-europe.eu (англ. яз.);
материалы сайта dic.academic.ru.*