



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

94/2024

Сложности в европейском трансграничном сообщении тормозят развитие ночных поездов Nightjet

В последние годы на сети европейских железных дорог, после долгого перерыва, вновь стали появляться ночные поезда. В свете новых задач в области охраны окружающей среды, а также инициатив многих стран по переводу части пассажиров с авто- и авиационного транспорта на более экологичный железнодорожный, в Европе ночные поезда переживают свой ренессанс.

Вена по праву стала «столицей» ночных поездов Европы, поскольку ни в одной другой столице ЕС нет такого объема услуг ночных поездов. За последний год сервис Nightjet австрийской компании ÖBB расширил свои услуги. Среди последних достижений – первый в истории ночной поезд из Вены в Рим, а также из Рима в Мюнхен.

Существует ряд ограничений, не позволяющих сервису Nightjet реализовать свой потенциал, что отражает проблему обеспечения функциональной совместимости и рентабельной эксплуатации ночных поездов в масштабах всей Европы. Основными препятствиями для действующих операторов и новых компаний на рынке перевозок ночными поездами являются финансовые риски, связанные с инвестициями в подвижной состав, высокая плата за доступ к инфраструктуре, серьезная конкуренция со стороны авиакомпаний-лоукостеров на фоне отсутствия удобной единой платформы бронирования железнодорожных билетов, а также масштабные инвестиции в развитие автомобильных дорог. Еще одной проблемой является выполнение большого объема работ по содержанию инфраструктуры железных дорог в ночные часы. Строительство новых линий

ВСМ и увеличение числа современных поездов, следующих в дневное время, наряду с развитием междугородных автобусных сообщений, нередко исключают потребность в ночных поездах.

На пути дальнейшего развития услуг ночных поездов встало неожиданное препятствие. По данным ÖBB, расширение сети ночных поездов Nightjet австрийских федеральных железных дорог за пределы уже существующих маршрутов приостановлено из-за продолжающихся проблем с получением разрешений на эксплуатацию нового подвижного состава.

ÖBB сообщает, что проблемы с сертификацией препятствуют доступу локомотивов Siemens Taugus к итальянской высокоскоростной сети, из-за чего ночные поезда должны курсировать по обычным линиям между вокзалом Roma Tiburtina и станцией SMN во Флоренции, где требуется разворот. Максимальная рабочая скорость поездов ÖBB Class 1216 составляет 230 км/ч, но итальянские власти ограничили её до 160 км/ч, что фактически исключает их использование на маршрутах RFI Alta Velocità/Alta Capacità. В результате чего рейсу до Рима требуется более 4 часов, чтобы завершить поездку между Флоренцией и вокзалом Roma Tiburtina.

Использование электровозов со скоростью 200 км/ч итальянского партнера Trenitalia, также не возможно, поскольку они не предназначены для работы с новыми вагонами Siemens Nightjet.

По заявлению ÖBB, поезда Siemens теперь используются на маршрутах между Веной/Инсбруком и Гамбургом, а также на внутреннем маршруте Вена – Брегенц. Для этих целей ÖBB потребовалось 10 составов Nightjet из первоначальной партии в 13 поездов, а в будущем планируется поставка еще 20 поездов. Первые поезда из второй партии будут доставлены в 2025 г. Однако этого будет недостаточно для обновления всего парка Nightjet.

Сертификация для использования в других странах прицепных вагонов Siemens для Nightjet стала возможной благодаря тому, что в ноябре 2023 г. Европейское железнодорожное агентство (ERA) выдало разрешение для первой партии спальных поездов нового поколения производства Siemens. Они представляют собой первый в Европе новый дизайн спальных вагонов, знаменующий долгожданный выход из многолетнего застоя в этой области. Разрешение на использование распространяется на 10 различных вагонов Siemens. Полученное разрешение позволяет осуществлять дневное и ночное движение в Германии, Австрии, Швейцарии и Италии, при этом разрешена эксплуатация как отдельных вагонов, так и в рамках составов поездов. Планируется получение сертификации и для Нидерландов. ÖBB хочет пройти сертификацию в Чехии, т.к. планирует запускать новые ночные рейсы из Австрии в Берлин.

Однако утверждение нового типа ночных поездов остается сложной

задачей. В настоящее время у ÖBB нет планов по сертификации новых Nightjet во Франции «из-за затрат, связанных с этим процессом». Это является «серьезным недостатком» по сравнению с исторической практикой эксплуатации, когда вагоны RIC могли следовать практически куда угодно.

Планирование и предоставление услуг ночных поездов становится все более сложным. Трудностью для поездов Nightjet является техобслуживание инфраструктуры и капитальный ремонт, которые обычно выполняются в ночное время. В ближайшие пару лет могут возникнуть две серьезные технические проблемы, из-за которых основные маршруты ночных поездов могут быть закрыты на длительный период. Одна из них – закрытие с конца 2025 г. маршрута Пассау – Регенсбург, а в 2026 г. – маршрута Зальцбург – Розенхайм. По прогнозам ÖBB, эти работы потребуют полного пересмотра расписания ночных рейсов.

*Источники: railwaygazette.com, 12.06.2024, (англ. яз.)
railtech.com, 12.09.2024 (англ. яз.)
railvolution.net, 22.01.2024 (англ. яз.)*