

ДОКЛАД
на конференции о состоянии международного пассажирского
сообщения Восток – Запад

*(144 сессия Рабочей группы по железнодорожному транспорту КВТ ЕЭК ООН,
27 ноября 2016 г., город Женева)*

Комитет ОСЖД в области пассажирских перевозок организует работу по обеспечению создания необходимых условий для организации и развития пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в международном сообщении и, в первую очередь, между странами Востока и Запада. Ведется работа по разработке и согласованию расписаний, схем формирования составов международных пассажирских поездов, созданию необходимых условий и услуг пассажирам.

За последние 10 лет наблюдается постоянная тенденция падения объема перевозок пассажиров в международном сообщении, сокращения маршрутов пассажирских поездов и беспересадочных вагонов в сообщении Восток – Запад. Сложилась неблагоприятная ситуация в организации международного сообщения между Россией, Украиной, Республикой Беларусь, Молдовой и Казахстаном и странами Западной Европы. Объемы международных перевозок и количество маршрутов из России в Западную Европу упали в несколько раз. Такое же падение пассажирских перевозок в Западную Европу и из Украины и Беларуси. Еще больше произошло сокращение курсирования беспересадочных вагонов в международном сообщении. Исчезли маршруты из Казахстана и Молдовы в Польшу, из России, Украины и Беларуси в Германию,

Швейцарию, Нидерланды, Сербию, Италию, Австрию, Грецию, Болгарию, Румынию и др.

В первую очередь это обусловлено переходом на коммерческие условия пропуска международных пассажирских поездов по территориям иностранных государств, связанные с покрытием расходов на пропуск поездов и убыточностью этих перевозок. Перевозчики часто оказываются не в состоянии оплачивать перевозку поездов по территории иностранных железных дорог, что приводит к отказу обслуживания маршрутов. Перевозчик не может повлиять на снижение стоимости проводки поезда по территории иностранных железных дорог, а это более 70 % от общих затрат, связанных с курсированием поезда. Следует отметить, что устанавливаемые иностранными железными дорогами ставки пропуска поезда существенно варьируются по своей величине среди участвующих железных дорог без каких бы то ни было обоснований. Например, ставки пропуска поезда по территории Италии в 1,7 раза выше ставок по территории ПКП, а ставки по территории Чехии более, чем в два раза. Таким образом, высшая плата за проводку поезда не покрывается доходами, поступающими от установленных для перевозки тарифов. Необходимость увеличения стоимости проезда в целях покрытия понесенных затрат приводит к оттоку пассажиров на конкурирующие виды транспорта и еще больше снижает экономическую рентабельность курсирования поезда. При подобном подходе к организации пассажирских перевозок в международном сообщении возможно в будущем международное железнодорожное сообщение прекратит свое существование.

Анализ положения дел с курсированием международных пассажирских поездов показывает, что после ликвидации перекрестного субсидирования пассажирских перевозок в ряде стран произошло резкое повышение стоимости проезда в международном сообщении, что значительно снизило населенность поездов и, как следствие, их рентабельность. Принимаемые меры пассажирскими компаниями, направленные на повышение сервиса, сокращение времени следования, приобретение нового подвижного состава и т. д., не дают ощутимых результатов, что в конечном итоге заставляет закрывать нерентабельные маршруты.

В тоже время страны должны принять во внимание необходимость сохранения всепогодного пассажирского сообщения, образующего высокую степень доступности между столицами и городами стран Европы и Азии как альтернативу в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, парализующих другие виды транспорта, а также то обстоятельство, которое необходимо учитывать, что 20 % населения планеты страдает аэрофобией. Одновременно следует отметить, что переключение пассажирских перевозок с авиационного на железнодорожный транспорт позволяет улучшить экологическую ситуацию, особенно в районах крупных городов.

В ряде стран Европы и Азии существует передовая практика государственной поддержки развития железнодорожных пассажирских перевозок путем создания скоростного и высокоскоростного движения, субсидирования международных пассажирских перевозок, как и внутригосударственных.

Кроме того, приграничное сообщение должно быть приравнено к внутренним перевозкам, т. е. выполняющим общественные и социальные услуги и соответственно государством должно возмещаться часть затрат на эти перевозки.

При воздушном и автодорожном видах транспорта перевозки осуществляются, как правило, одним перевозчиком на всем протяжении маршрута. При международных железнодорожных перевозках действует цепочка перевозчиков (дорог) и цена за перевозку определяется сложением цен за пропуск отдельных перевозчиков. По этой причине железная дорога-собственница поезда не может гибко приспосабливаться к изменениям расходов и естественно к стоимости проезда.

Конкуренность железных дорог может быть повышена, прежде всего, и за счет сокращения (значительного, до одной ночи) времени доставки пассажира, т. е. повышения скорости пассажирских поездов, но это не только дорогостоящий процесс, но и длительный по его реализации. Кроме того, на это влияют пограничные и таможенные процессы на границах, которые также не способствуют привлечению пассажиров.

Как пример добрососедских отношений и решения пассажирского вопроса, премьер-министры Литовской Республики и Республики Беларусь в 2010 году приняли решение об организации скоростного железнодорожного пассажирского сообщения между столицами Вильнюсом (Литва) и Минском (Беларусь), где путем внедрения различных форм контроля и досмотра на границе, курсирования нового подвижного состава, электрификации и модернизации инфраструктуры время следования сократилось с 4-х часов до 2-х часов, т. е. создана прямая конкуренция автомобильному транспорту.

Таким образом, указанная проблема требует решения на уровне правительств государств, признания ими необходимости сохранения международного сообщения и, как следствие, принятия совместного решения, способствующего этому.

Необходимо определиться – надо ли нам международное пассажирское сообщение или не надо.

Учитывая сложившуюся ситуацию в международном пассажирском сообщении данный вопрос рассматривался на XXX заседании Конференции Генеральных директоров железных дорог ОСЖД и на XLIII сессии Совещания Министров Организации сотрудничества железных дорог в 2015 году, где было принято Обращение к правительствам стран-членов ОСЖД с целью поддержки международных железнодорожных пассажирских перевозок.

Проанализировав ситуацию с состоянием международных пассажирских перевозок в течение почти 4 лет, Комитет ОСЖД считает, что, если мы хотим их сохранить и развивать международные транспортные связи, то это должно быть на государственном уровне как оказание общественных услуг.

На 79 сессии КВТ ЕЭК ООН в феврале этого года было принято решение провести в рамках 144-70 сессии SC2 Конференцию по рассмотрению состояния дел с обеспечением «Международных железнодорожных пассажирских перевозок по маршруту Восток – Запад».

Необходимость проведения сегодняшнего совещания вызвана, прежде всего, обеспокоенностью состоянием международного пассажирского сообщения между Востоком и Западом, в котором наблюдается резкое сокращение объемов перевозок.

Данный вопрос рассматривался на XXX заседании Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (апрель 2015 г., Прага) и на XLIII сессии Совещания Министров ОСЖД (июнь 2015 г., Монголия), где единогласно было принято решение обратиться к правительствам стран – членов ОСЖД с просьбой рассмотреть данный вопрос с целью поддержки международных перевозок в сообщении Восток – Запад. Такое обращение было направлено всем главам правительств стран – членов ОСЖД.

Представив на Ваше рассмотрение сложившуюся ситуацию возникает вопрос что делать? Должен отметить, что ОСЖД в рамках работы своих комиссий и, как Вы слышали на своих руководящих органах постоянно рассматривали и анализировали положение дел, выработали комплекс мер и рекомендаций по сохранению и развитию пассажирских перевозок, таких как повышение сервиса обслуживания, устаревшего подвижного состава на новые виды, сокращение времени курсирования, облегчения пересечения границ пассажирами, призывы к железным дорогам по государственной целевой поддержке и т.д.

Несомненно, что определенный эффект от этого присутствует, но все же этого как мы видим недостаточно. Поэтому сегодня опять встает вопрос, что делать? Честно говоря, мы используем все возможности, в том числе и площадку ООН для решения этой задачи.

Следует подчеркнуть, что справиться с этой проблемой можно только при солидарных, согласованных действиях всех участников международных перевозок, ведь всем понятно, что международные пассажирские поезда следуют через железные дороги многих стран, это непрерывная цепь и, если

одно звено выпадет, то рухнет вся система. Как будто всем это понятно и очевидно, но на практике мы видим совсем другую картину.

С учетом этого, мы полагаем, что проблему следует разделить:

1. Это определить для каждой страны, что она в состоянии сделать, исходя из общих солидарных действий по вопросам:

- взаимодействия;
- обновления парка вагонов;
- облегчения пересечения границ;
- совершенствования сервиса;
- продажи железнодорожных билетов на международные поезда;
- перехода на электронную форму продажи железнодорожных билетов;
- обслуживания тяги пассажирских поездов;
- совершенствования тарифной системы, перехода на гибкое ценообразование;
- перехода на безвозвратный метод продажи билетов по льготным ценам;
- обеспечение безопасности проезда пассажиров по своим территориям;
- снижения времени проследования пассажирских поездов;
- сокращения времени стоянки пассажирских поездов на пограничных станциях;
- создание конкурентоспособных цен на международные пассажирские перевозки с другими видами транспорта.

2. Определить ее участие во взаимодействии по указанным вопросам с другими странами по обеспечению курсирования международных поездов, как одного из участников.

3. Четко сформулировать, какая помощь требуется от правительств в обеспечении международных пассажирских перевозок.

В части поддержки путем совершенствования:

- законодательной и правовой базы;
- финансовой (ориентировочно в каких размерах);
- и на что направленной;
- правовой международной базы;
- совершенствования международных соглашений ОСЖД, ОТИФ, ЦИТ и других;
- создания благоприятных условий во взаимоотношениях железнодорожных перевозчиков с другими ведомствами (МВД, таможенными и пограничными органами и другими);
- расширение и признание социальной необходимости сохранения международного пассажирского сообщения Восток - Запад.

С учетом этого ОСЖД подготовила на заседании Комиссии по пассажирским перевозкам предложения для внесения в проект резолюции, которая Вам представлена. Его надо рассмотреть и, по возможности, дополнить.

Также подготовлен Вопросник по совершенствованию международных пассажирских перевозок Восток – Запад, который также можно дополнить. Этот Вопросник поможет подготовить для сессии КВТ ЕЭК ООН более конкретные выводы с учетом сегодняшней дискуссии на SC.2.