

ЕЭК ООН

Развитие международных пассажирских железнодорожных перевозок



**ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ**

ЕЭК ООН

**РАЗВИТИЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПАССАЖИРСКИХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОК**



**ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ**

Женева, 2021 год

ПРИМЕЧАНИЕ

Заявки на воспроизведение выдержек или фотокопирование для целей продажи следует направлять в Центр по проверке авторских прав на веб-сайте copyright.com.

Все другие запросы, касающиеся прав и разрешений, в том числе производных авторских прав, необходимо направлять по следующему адресу:

United Nations Publications
405 East 42nd Street
S-09FW001
New York, NY 10017
United States of America

Email: permissions@un.org

Website: <https://shop.un.org>

Употребляемые обозначения и представление материала на любой карте в настоящем издании не означают выражения со стороны Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

Фотографии предоставлены: [deposiphotos](#) и [iStock](#).

ECE/TRANS/311

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

eISBN: 978-92-1-005601-4

© 2021 Организация Объединенных Наций

Все права защищены во всем мире

Публикация Организации Объединенных Наций, изданная
Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК ООН поддерживает 56 государств-членов в Европе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Целей устойчивого развития (ЦУР). ЕЭК ООН служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Многие разработанные в ЕЭК ООН нормы, стандарты и конвенции содержат практические инструменты для улучшения повседневной жизни людей в таких областях, как окружающая среда, транспорт, торговля, статистика, энергетика, лесное хозяйство, жилищное хозяйство и управление земельными ресурсами, и используются во всем мире, а в работе ЕЭК ООН принимает участие целый ряд стран за пределами региона.

Благодаря используемому ЕЭК ООН многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолеть общие трудности. Обладая уникальными организаторскими возможностями, ЕЭК ООН содействует сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами на страновом и региональном уровнях.



Транспорт в ЕЭК ООН

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность которых направлена на улучшение повседневной жизни населения и условий хозяйственной деятельности во всем мире с использованием поддающихся оценке показателей и на основе конкретных действий, которые способствуют повышению безопасности дорожного движения, экологичности, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортного сектора.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Экономического и Социального Совета в целях разработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и стал включать также глобальную (многосекторальную) гармонизацию систем классификации и маркировки химической продукции. В его состав входят эксперты из стран, обладающих необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства для всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание будет обеспечиваться Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН.

КВТ является уникальным межправительственным форумом, который был создан в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и непрерывной работы отражены, в частности: i) в 58 конвенциях ООН и большом количестве технических правил, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития национального и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, производства и проверки автотранспортных средств; ii) в проектах по созданию Трансъевропейской автомагистрали Север — Юг, Трансъевропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных связей, способствующих координации инвестиционных программ в области транспортной инфраструктуры с участием многих стран; iii) в системе МДП, представляющей собой решение для упрощения глобальной процедуры таможенного транзита; iv) в инструменте под названием «Будущие системы внутреннего транспорта» (ForFITS), который может содействовать национальным и местным органам власти в мониторинге выбросов двуокиси углерода (CO₂) на различных видах внутреннего транспорта, а также в выборе и разработке стратегий по смягчению последствий изменения климата исходя из их эффективности и с учетом местных условий; v) в транспортной статистике — методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) в исследованиях и отчетах, способствующих совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. КВТ уделяет также особое внимание интеллектуальным транспортным системам (ИТС), устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и с учетом задач в сфере безопасности.

Кроме того, Отдел устойчивого транспорта и Отдел по окружающей среде ЕЭК ООН совместно с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ/ВОЗ) обслуживают Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

РЕЗЮМЕ

Международные железнодорожные пассажирские перевозки имеют фундаментальное значение для перемещения людей через границы в регионе ЕЭК. Их центральная роль была подчеркнута в резолюции № 264 Комитета по внутреннему транспорту. Пандемия COVID-19, помимо негативных экономических последствий, которые еще предстоит преодолеть, дает возможность пересмотреть роль железнодорожного транспорта в регионе ЕЭК и способствовать его дальнейшему развитию в период восстановления после пандемии.

На рабочем совещании по теме «Развитие международного пассажирского железнодорожного транспорта в контексте резолюции № 264 КВТ», проведенном в ходе семьдесят четвертой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту 18 ноября 2020 года, был представлен обзор ситуации с международными пассажирскими железнодорожными перевозками в регионе ЕЭК и последствий пандемии COVID-19.

Была продемонстрирована необходимость совместных усилий на нескольких уровнях и в различных областях: на национальном уровне, где необходимы инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав и улучшение обслуживания пассажиров, и на региональном и международном уровне, где часто требуются гармонизация и упрощение процедур пересечения границ.

В регионе ЕЭК нынешний акцент на устойчивости в транспортном секторе может дать национальным, международным и частным заинтересованным сторонам возможность участвовать в развитии международных пассажирских железнодорожных перевозок, уделяя особое внимание интермодальности, с целью получения бесперебойной сети, более эффективной и привлекательной.

Было решено, что международные железнодорожные пассажирские перевозки нуждаются в дальнейшем развитии и облегчении путем подготовки и осуществления соответствующих правовых документов на общеевропейском уровне.



СОДЕРЖАНИЕ

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ . . .	III
РЕЗЮМЕ	V
1 ВВЕДЕНИЕ	1
2 СТАТИСТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	3
2.1 Общие тенденции в международных пассажирских перевозках	3
2.2 Данные о пунктах отправления/назначения	6
2.3 Данные по Северной Америке	7
2.4 Последствия COVID-19 в европейских странах, по которым имеются соответствующие данные	9
3 РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ ПО ТЕМЕ «РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕКСТЕ ПОЛОЖЕНИЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 264 КВТ»	10
3.1 Национальная ситуация	10
3.1.1 Босния и Герцеговина	10
3.1.2 Российская Федерация	11
3.1.3 Соединенное Королевство	12
3.1.4 Румыния	13
3.1.5 Украина	14
3.1.6 Азербайджан	14
3.1.7 Албания	15
3.2 Международная перспектива	15
3.2.1 Ситуация с высокоскоростными железными дорогами в Италии (TRA Consulting)	15
3.2.2 Международная перспектива: совместное предприятие Shift2Rail	17
3.2.3 Международная перспектива: Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой	18

3.3	Тенденции и возможности	18
3.3.1	Необходимы совместные усилия на региональном/международном уровне и в отношении процедур пересечения границ и улучшения международных пассажирских железнодорожных перевозок.	18
3.3.2	Акцент на устойчивости	21
3.3.3	Развитие новых услуг, таких как интегрированные системы продажи билетов, может способствовать повышению конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок и их связи с другими видами транспорта.	21
4	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	23
	ПРИЛОЖЕНИЕ.	24





ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ

Рис. I:	Железнодорожные пассажирские перевозки в 1-м и 2-м кварталах 2019–2020 годов	2
Рис. II:	Изменение (2008–2018 годы либо наиболее поздние доступные данные) численности пассажиров международных железнодорожных линий, в процентах (слева) и абсолютном выражении (справа)	4
Рис. III:	Общая численность пассажиров международных железнодорожных линий за 2018 год (или последний год, по которому есть данные)	5
Рис. IV:	Графическое представление данных о численности пассажиров международных железнодорожных линий между странами, 2015 год	6
Рис. V:	Железнодорожные пассажирские перевозки между регионами НТЕС-2, 2015 год	7
Рис. VI:	Ежегодный пассажиропоток на железнодорожных линиях между США и Канадой и США и Мексикой	8
Рис. VII:	Ежемесячный пассажиропоток на железнодорожных линиях между Канадой и Соединенными Штатами Америки	8
Рис. VIII:	Ежеквартальные данные о пассажирах международных железнодорожных линий в Болгарии.	9
Рис. IX:	Объемы прямых международных перевозок в 2019 году и в течение 10 месяцев 2020 года	11
Рис. X:	Основные причины, по которым пассажиры не путешествуют во время пандемии	11
Рис. XI:	Тоннель под Ла-Маншем: ежегодный пассажиропоток в Европу и из Европы.	12
Рис. XII:	Динамика еженедельного пассажиропотока на международных высокоскоростных поездах (в 2019 году по сравнению с 2020 годом).	13
Рис. XIII:	Динамика пассажиропотока на высокоскоростных железнодорожных линиях в Италии	15
Рис. XIV:	Прогноз перевозок в Италии: последствия COVID-19	16
Рис. XV:	Распределение по видам транспорта на маршруте Рим — Милан.	16



1 ВВЕДЕНИЕ

Международные пассажирские перевозки по железной дороге по-прежнему имеют основополагающее значение для трансграничного сообщения. Сегодня вследствие повышенного внимания к экологическому воздействию авиаперевозок, заставляющего многих пассажиров переключаются на железнодорожный транспорт, а также пандемии COVID-19 международные железнодорожные перевозки приобретают все большее значение, как указано в резолюции в отношении международных железнодорожных пассажирских перевозок по маршруту Восток — Запад (ECE/TRANS/2017/17/Rev.1).

В данной публикации представлен статус развития международных пассажирских железнодорожных перевозок в контексте положений резолюции № 264 КВТ и COVID-19. В первую очередь в ней приводится обзор наличия данных по международным пассажирским железнодорожным перевозкам в государствах — членах Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) с опорой на доступные источники данных на международном уровне. Этот обзор был подготовлен секретариатом ЕЭК ООН и представлен в качестве вклада в обсуждения, состоявшиеся в рамках Рабочей группы по железнодорожному транспорту в ходе рабочего совещания по теме «Развитие международного пассажирского железнодорожного транспорта в контексте резолюции № 264 КВТ». Основная часть публикации представляет собой выводы и информацию, которыми поделились государства — члены ЕЭК в ходе этого рабочего совещания.

Железнодорожные перевозки в контексте положений резолюции № 264 КВТ

Резолюция № 264 напоминает о необходимости увеличения объема железнодорожных пассажирских перевозок по маршруту Восток — Запад и улучшения управления потребностями пассажиров и пассажирскими перевозками. По-прежнему существует ряд ограничений, которые препятствуют прогрессу в достижении этих целей: различные правовые режимы пассажирских перевозок по железной дороге, недостаточное сотрудничество между железнодорожными предприятиями в отношении отдельных услуг, неадекватные графики и неконкурентные тарифы на маршруте Восток — Запад, которые снижают конкурентоспособность и препятствуют развитию эффективных железнодорожных перевозок и эффективного железнодорожного бизнеса. Резолюция № 264 призывает государства-члены и все заинтересованные стороны отрасли предусмотреть, разработать и внедрить железнодорожные пассажирские перевозки для решения вышеуказанных проблем. Этому должны способствовать улучшение нормативно-правовой базы международных железнодорожных пассажирских перевозок и применение принципов экономической ответственности при осуществлении международных перевозок.

Тем не менее железнодорожному сектору международных пассажирских перевозок придется восстанавливаться после COVID-19 и продолжать увеличивать свою рыночную долю путем стимулирования своего использования.

Последствия COVID-19 для железнодорожных перевозок

Кризис, вызванный COVID-19, повлиял на все транспортные операции, в том числе на показатели международных железнодорожных пассажирских перевозок. Кризис по-разному затронул страны, равно как и виды транспорта. Пандемия вынудила страны ограничить передвижение граждан, о чем свидетельствует сокращение интенсивности движения большинства видов транспорта. Экономическая активность также снизилась, поскольку предприятия торговли и обслуживания были закрыты, и это также сказалось на секторе железнодорожных перевозок, где резко сократилась численность пассажиров практически во всех странах (см. рис. 1 ниже)¹.

1 <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20201105-1>.

Рис. I: Железнодорожные пассажирские перевозки в 1-м и 2-м кварталах 2019–2020 годов

	Пассажиры (тыс.)		Изменения по сравнению с 1-м кв. 2019 года	Пассажиры (тыс.)		Изменения в % по сравнению с 1-м кв. 2019 года
	1-й квартал 2019 года	1-й квартал 2020 года		2-й квартал 2019 года	2-й квартал 2020 года	
Болгария	4 958	4 590	■ -7 %	5 584	3 533	■ -37 %
Хорватия	5 156	4 793	■ -7 %	5 076	1 698	■ -67 %
Чехия	47 197	38 988	■ -17 %	50 051	25 934	■ -48 %
Дания	50 616	41 856	■ -17 %	51 452	23 070	■ -55 %
Эстония	1 957	1 800	■ -8 %	2 163	978	■ -55 %
Финляндия	22 553	18 742	■ -17 %	22 426	10 777	■ -52 %
Франция	336 982	250 201	■ -26 %	340 258	74 041	■ -78 %
Германия	720 915	620 036	■ -14 %	725 410	295 000	■ -59 %
Греция	5 078	3 957	■ -22 %	5 118	1 512	■ -70 %
Венгрия	36 472	34 272	■ -6 %	37 328	15 346	■ -59 %
Ирландия	11 854	9 742	■ -18 %	12 428	745	■ -94 %
Италия	218 201	161 063	■ -26 %	225 385	51 941	■ -77 %
Латвия	4 075	3 755	■ -8 %	4 871	2 343	■ -52 %
Литва	1 201	988	■ -18 %	1 330	573	■ -57 %
Люксембург	6 461	5 560	■ -14 %	6 239	1 346	■ -78 %
Черногория	192	154	■ -20 %	256	57	■ -78 %
Нидерланды	97 203	97 005	■ -0,2 %	97 469	97 271	■ -0,2 %
Северная Македония	130	93	■ -28 %	147	28	■ -81 %
Норвегия	20 887	16 636	■ -20 %	20 586	6 994	■ -66 %
Польша	79 251	71 357	■ -10 %	81 605	29 562	■ -64 %
Португалия	37 148	39 523	■ -6 %	43 038	Н/П	Н/П
Румыния	16 487	14 898	■ -10 %	17 010	9 067	■ -47 %
Словакия	19 842	16 322	■ -18 %	20 456	7 937	■ -61 %
Словения	3 277	2 779	■ -15 %	3 197	1 377	■ -57 %
Испания	161 458	131 495	■ -19 %	160 348	35 048	■ -78 %
Швеция	65 885	60 210	■ -9 %	66 840	29 410	■ -56 %
Швейцария	123 978	112 214	■ -9 %	126 102	53 871	■ -57 %
Турция	27 098	40 968	■ 51 %	42 211	9 350	■ -78 %
Соединенное Королевство	453 939	401 514	■ -12 %	449 794	36 244	■ -92 %

Источник: Евростат.

2 СТАТИСТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Общие тенденции в международных пассажирских перевозках

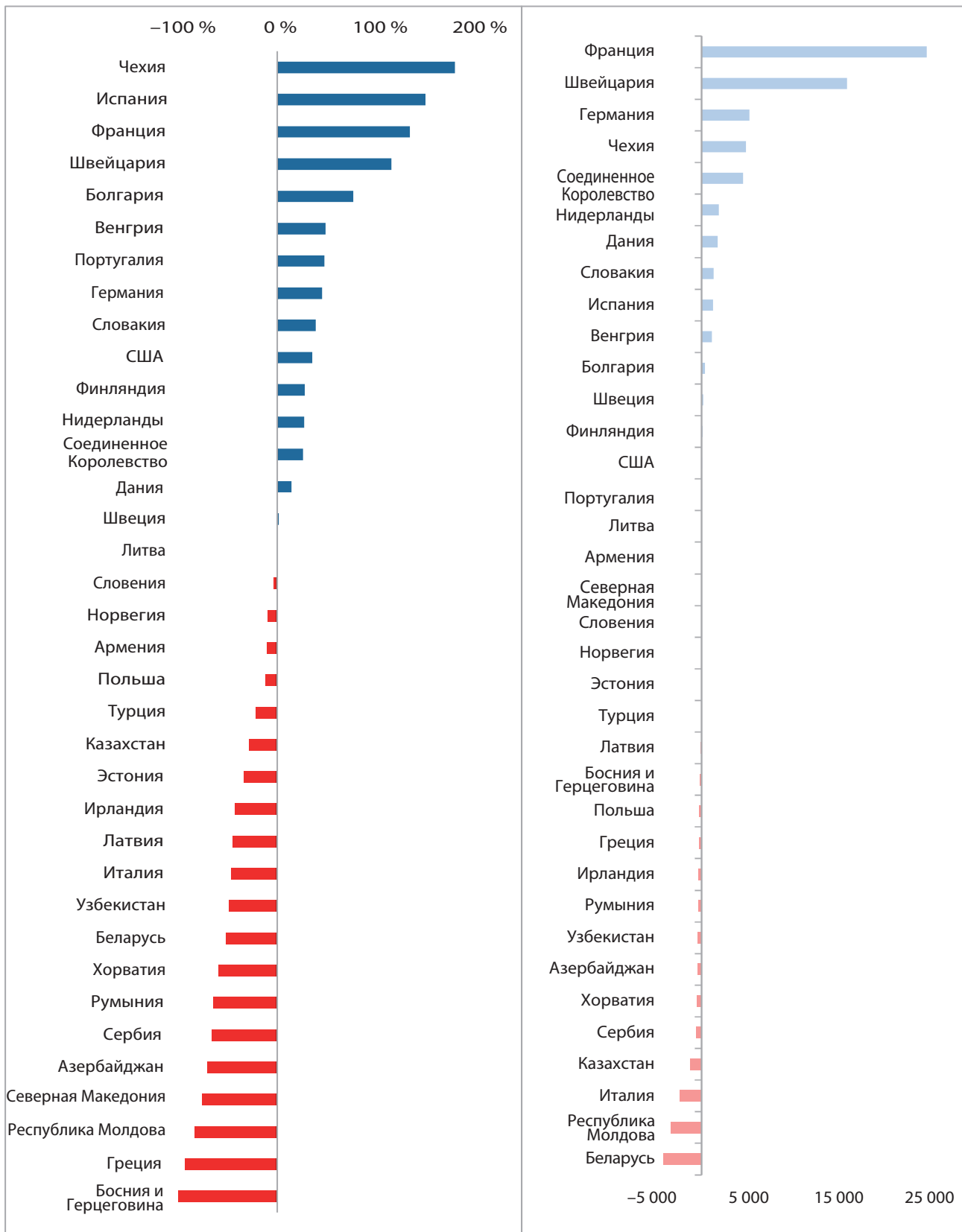
На нижеприведенном рис. II (слева) показаны относительные тенденции в том, что касается общей численности пассажиров международных линий, по странам ЕЭК, по которым имеются данные, за последнее десятилетие (с 2008 по 2018 год либо в рамках этого периода — с самого раннего и по самый последний год, за которые есть данные)². Мы видим весьма разнородную картину: за этот период примерно в половине стран наблюдается сокращение, тогда как в других странах — рост численности пассажиров. В Чехии, Испании, Франции и Швейцарии рост составил более 100 процентов, тогда как в Боснии и Герцеговине, Греции, Республике Молдова и Северной Македонии наблюдалось падение более чем на 75 процентов.

Однако за этими цифрами скрывается тот факт, что в некоторых странах численность пассажиров международных линий очень мала, и как следствие прекращение всего лишь одной линии сообщения иногда может означать значительное сокращение. Поэтому на рис. III представлены те же изменения в абсолютных цифрах. Обе разбивки, взятые вместе, показывают, что, в то время как в Беларуси, Италии и Республике Молдова произошло весьма значительное снижение, общая тенденция (исходя из имеющихся данных по странам) является гораздо более позитивной, причем четыре страны (Франция, Швейцария, Германия и Чехия) за этот период продемонстрировали увеличение численности пассажиров международных линий более чем на 5 млн человек в год.



2 Подробная информация об источниках данных приведена в приложении.

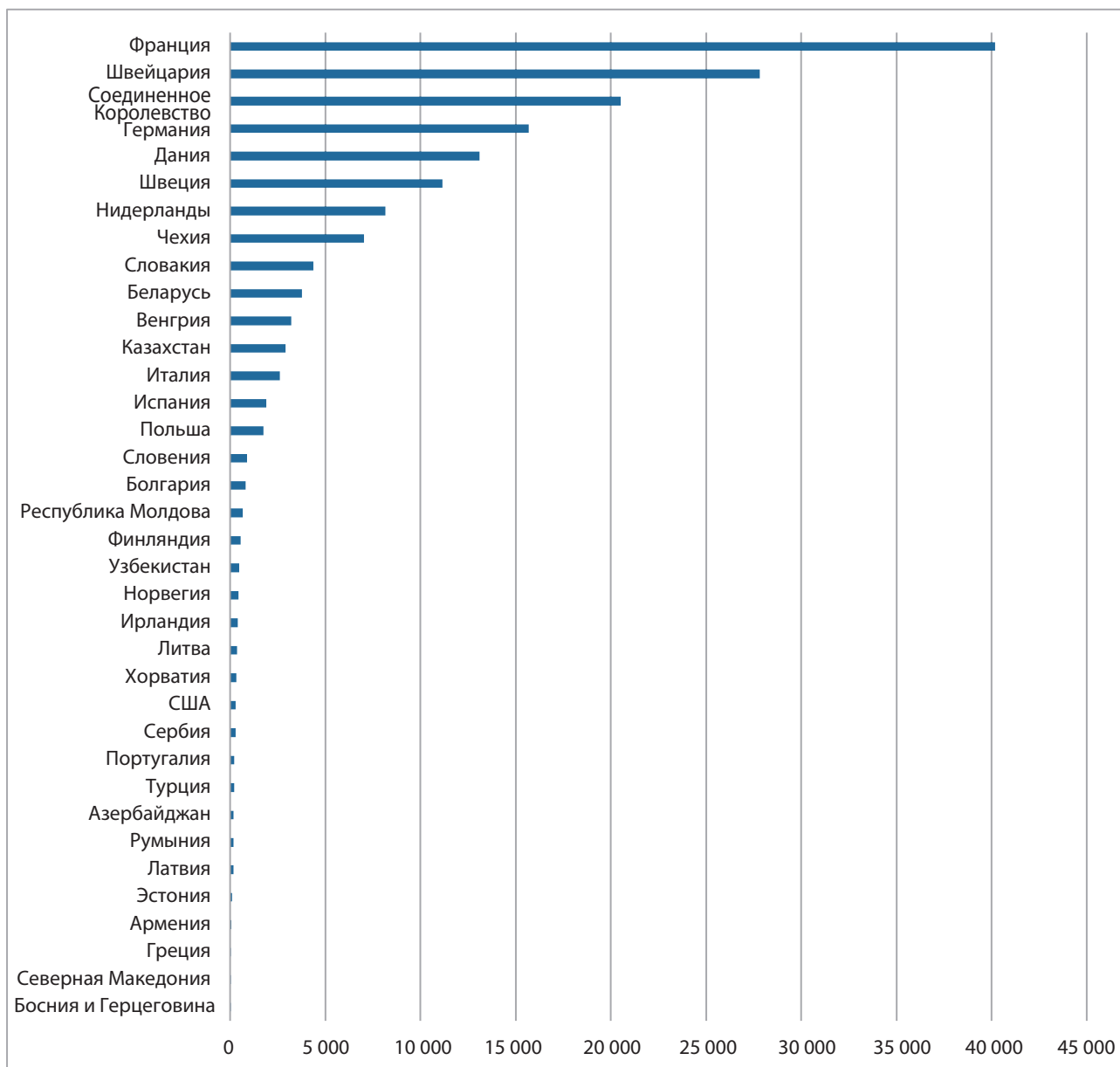
Рис. II: Изменение (2008–2018 годы либо наиболее поздние доступные данные) численности пассажиров международных железнодорожных линий, в процентах (слева) и абсолютном выражении (справа)



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

Если еще раз взглянуть на абсолютные цифры численности пассажиров международных линий за последний год, согласно данным ЕЭК ООН, то видно, что наибольшее число международных пассажиров приходится на Францию, Швейцарию и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, за которыми следуют Германия, Дания и Швеция (рис. III).

Рис. III: Общая численность пассажиров международных железнодорожных линий за 2018 год (или последний год, по которому есть данные)



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

Здесь из общего ряда выделяется Бельгия, по которой отсутствуют какие-либо свежие данные, но которая, будь эти данные доступны, могла бы оказаться в верхней части перечня как страна, имеющая развитое железнодорожное сообщение с каждой из своих соседних стран. Так, если взять данные по Бельгии за 2009 год (последний год, за который в базе данных ЕЭК имеются данные по Бельгии), то в 2009 году в Бельгии было зафиксировано 19 млн пассажиров международных железнодорожных линий, что поставило бы эту страну на четвертое место в приведенном выше перечне, отражающем данные об общей численности пассажиров международных линий.

2.2 Данные о пунктах отправления/назначения

При взгляде на приведенный выше рисунок возникает естественный вопрос: какая часть от общей численности пассажиров международных линий в каждой стране приходится на лишь несколько ключевых маршрутов? Например, в силу географического положения Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии в этой стране подавляющее большинство пассажиров фиксируется на маршрутах Лондон — Париж и Лондон — Брюссель (оставшиеся цифры приходятся на маршруты, связывающие Северную Ирландию с Ирландией). Для более подробной оценки основных потоков был проведен дополнительный статистический анализ, как указано в приложении (раздел А.2).

В качестве простого первого шага данные были обобщены до национального уровня, так чтобы увидеть потоки между различными странами.

На рис. IV отображены эти данные, отфильтрованные по парам, имеющим 100 000 пассажиров в год и выше (в любом направлении). Эта первая визуализация четко демонстрирует, что большая часть этих потоков приходится на перевозки между несколькими ключевыми странами, такими как Франция и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии или же Франция и Швейцария (а также Дания и Швеция, что на приведенной части карты не видно). Эта визуализация показывает результаты между странами и таким образом определяет центр государства-члена, а не фактический пункт отправления и назначения.

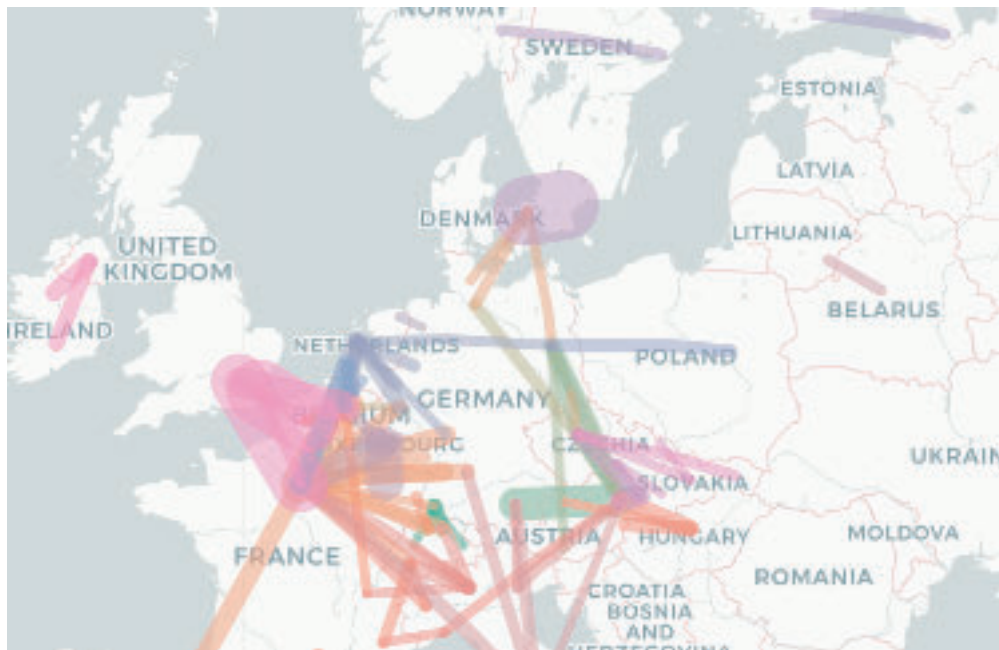
Рис. IV: Графическое представление данных о численности пассажиров международных железнодорожных линий между странами, 2015 год



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

В более простых случаях, таких как Ирландия, Португалия и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, было бы легко вручную скорректировать координаты так, чтобы они точнее отражали конечную станцию, например в Белфасте, Дублине, Лиссабоне и Лондоне. Однако в таких случаях, как Германия и Швейцария, было бы гораздо труднее точно приписать конкретный город ввиду наличия многочисленных потенциальных пар «пункт отправления/пункт назначения». Тем не менее даже данные на уровне стран позволяют получить наглядное представление о наиболее крупных партнерских связях между странами с точки зрения международных пассажирских перевозок. Для более подробного анализа необходимо использовать региональные данные. На рис. V ниже показаны результаты по тем парам, по которым имеется информация.

Рис. V: Железнодорожные пассажирские перевозки между регионами НТЕС-2, 2015 год



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

Хотя анализ не является полным из-за отсутствия данных, на этой карте указаны текущие ключевые маршруты международных пассажирских поездов для стран, охватываемых Евростатом. Она демонстрирует важное значение линий между такими парами городов, как Париж и Лондон, Кале и Фолкстон (Евротоннель), Копенгаген и Мальмё, а также многочисленных менее крупных линий сообщения между нестоличными городами регионов, например в Германии и Швейцарии.

На данной карте показаны прочные связи между многими крупными населенными пунктами, но также и относительно слабые связи между определенными регионами.

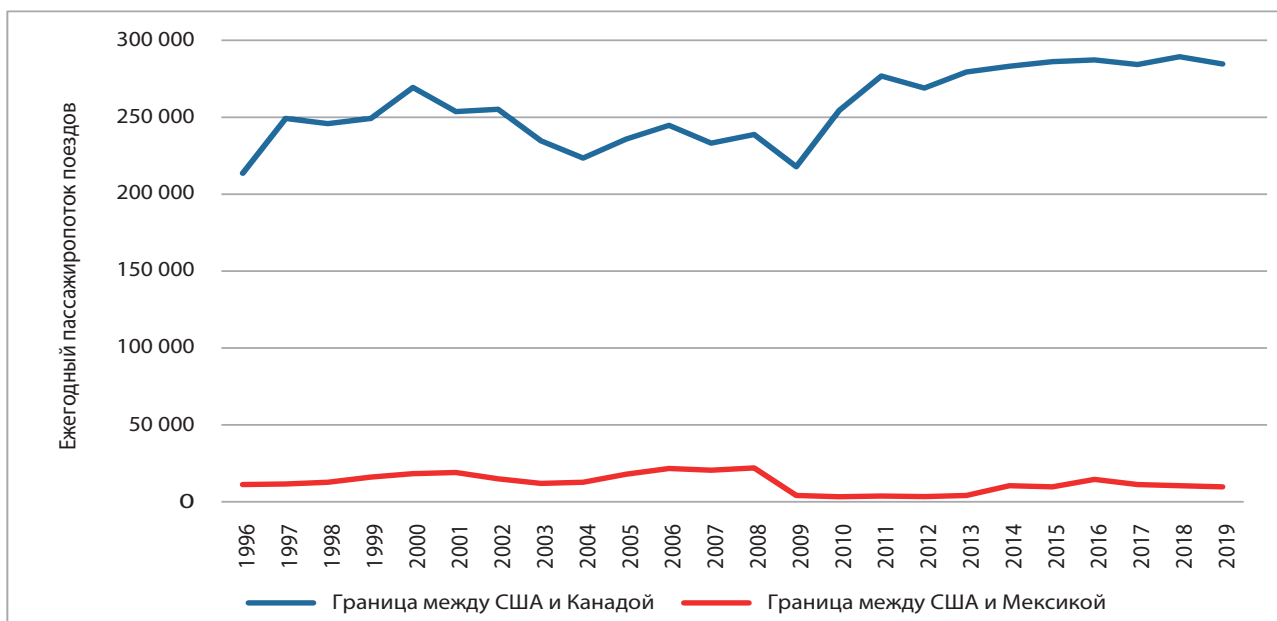
2.3 Данные по Северной Америке

Данные о численности пассажиров международных железнодорожных линий для Канады и Соединенных Штатов Америки (а также Мексики) доступны для скачивания в Бюро транспортной статистики США³. Эти данные доступны начиная с 1996 года и таким образом позволяют увидеть, как пассажиропотоки международных линий меняются с течением времени. Данные доступны в разбивке по пунктам пересечения границы, а также могут быть обобщены по стране-партнеру (Канада или Мексика).

Ежегодные данные по пунктам пересечения границы между Канадой и Соединенными Штатами Америки показывают медленный рост с 1995 года, причем около 30 процентов от всего роста за это время пришлось главным образом на период после 2010 года. Данные по границе между Мексикой и США, напротив, демонстрировали высокие темпы роста до 2008 года (при удвоении числа пассажиров), после чего в 2009 году наблюдалось падение на 80 процентов, а затем начиная с 2014 года происходило возвращение к уровням 1996 года (рис. VI).

3 <https://explore.dot.gov/views/BorderCrossingData/Monthly?:isGuestRedirectFromVizportal=y&embed=y>.

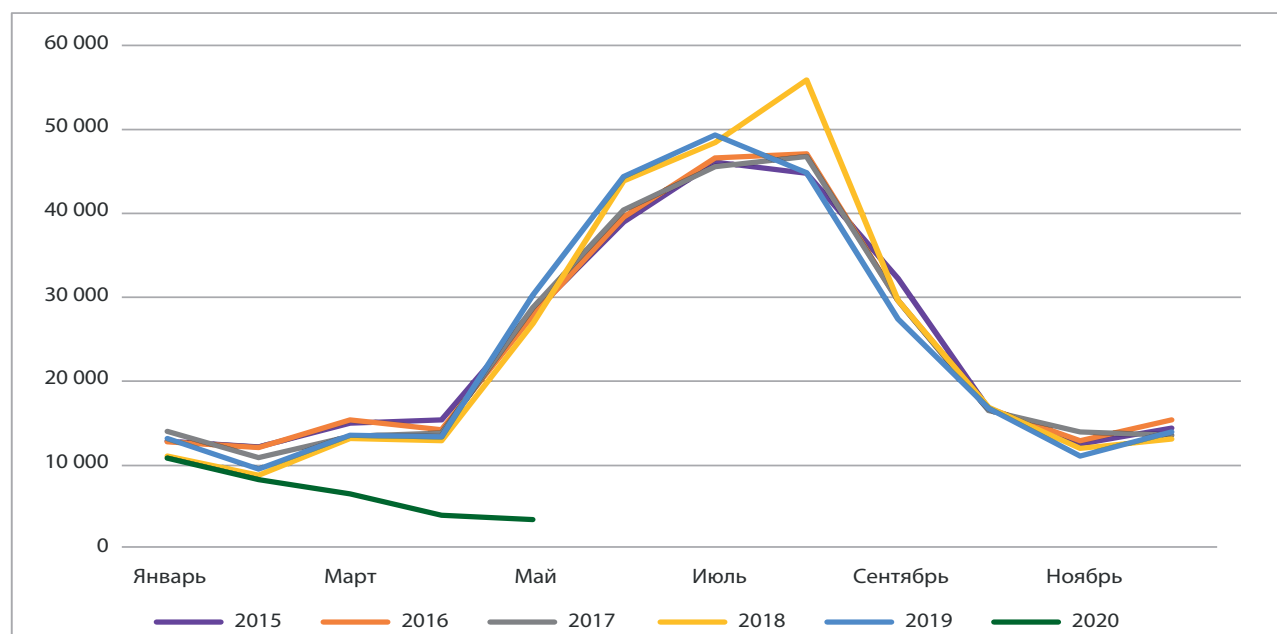
Рис. VI: Ежегодный пассажиропоток на железнодорожных линиях между США и Канадой и США и Мексикой



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

Кроме того, данные по Северной Америке демонстрируют сильную сезонность: в пиковые летние месяцы численность пассажиров может быть вплоть до четырех раз выше, чем в зимние месяцы. Данные о ежемесячном пассажиропотоке показывают также влияние COVID-19 на численность пассажиров международных линий. На рис. VII представлены ежемесячные данные за последние шесть лет, которые наглядно показывают, что в мае 2020 года число пассажиров линий между Канадой и Соединенными Штатами Америки составляло примерно одну шестую от типичного значения этого показателя.

Рис. VII: Ежемесячный пассажиропоток на железнодорожных линиях между Канадой и Соединенными Штатами Америки



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

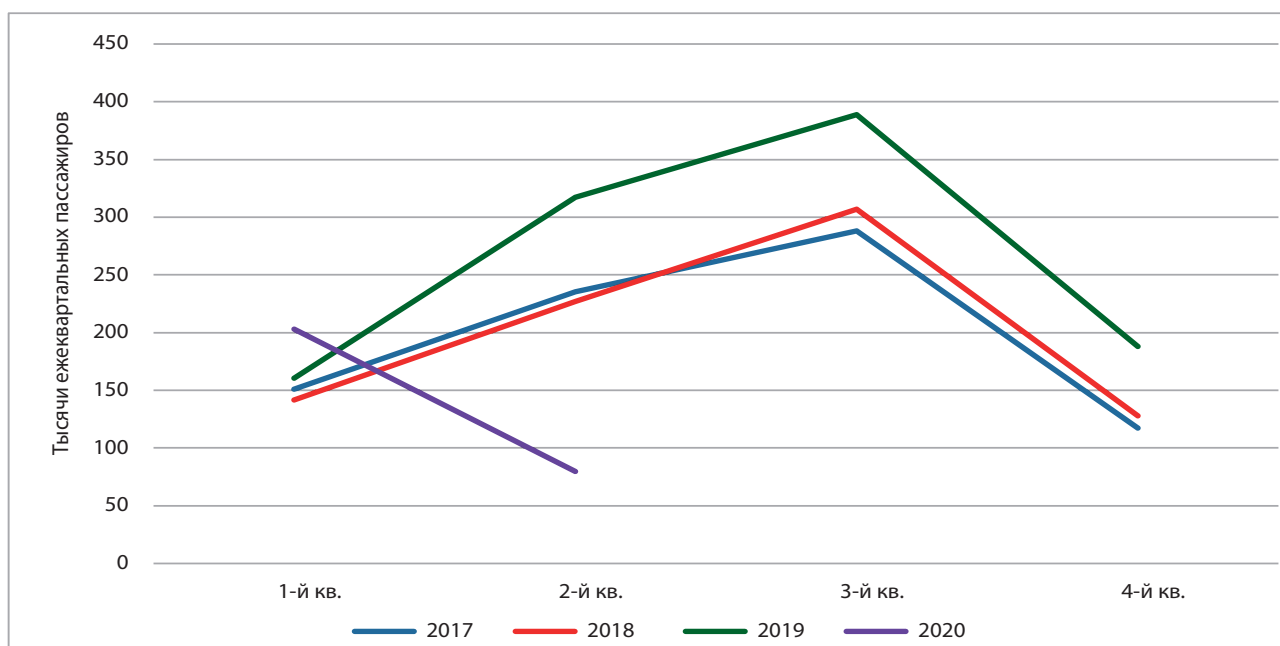
2.4 Последствия COVID-19 в европейских странах, по которым имеются соответствующие данные

Ввиду отсутствия согласованных краткосрочных данных, собранных на международном уровне, ниже даётся обзор различных национальных источников в целях получения как можно более полного представления о складывающейся ситуации. Все эти источники можно найти на веб-странице UNECE wiki, где указаны источники краткосрочных данных⁴, которые были выпущены и регулярно обновляются с тех пор, как страны региона ЕЭК ООН стали испытывать на себе влияние пандемии COVID-19.

Что касается Российской Федерации, то данные о численности пассажиров международных железнодорожных линий отсутствуют, однако имеются общие данные о пассажиропотоке за текущий год⁵. Они доступны в разбивке по пригородным железнодорожным линиям и поездам дальнего следования (предполагается, что пассажиры международных линий включены в показатели по поездам дальнего следования, но это, возможно, не всегда так). Эти данные показывают, что за январь–июль 2020 года общая численность пассажиров снизилась на 32,4 процента по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, в то время как количество поездов дальнего следования сократилось на 45 процентов. Таким образом, эти данные, по-видимому, говорят о том, что численность пассажиров поездов дальнего следования, включая международные линии, сократилась больше, чем на других железнодорожных линиях.

Данные по другим странам, как правило, также не имеют разбивки по пассажирам международных железнодорожных линий, либо этот показатель, возможно, вообще не включается в краткосрочную статистику. Исключение здесь составила Болгария, которая публикует такие данные на ежеквартальной основе (рис. VIII). На момент подготовки настоящего документа были опубликованы данные за второй квартал 2020 года. Эти данные показывают, что, хотя в последние несколько лет наблюдалась весьма позитивная тенденция в области международных пассажирских перевозок, показатели за второй квартал 2020 года упали на 75 процентов по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Рис. VIII: Ежеквартальные данные о пассажирах международных железнодорожных линий в Болгарии



Источник: секретариат ЕЭК ООН.

4 <https://wiki.unece.org/display/DSOCIOT/Data+Sources+on+Coronavirus+impact+on+transport>.

5 URL: <https://eng.rzd.ru/en/9498/page/103290?id=12510#header>.

3 РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ ПО ТЕМЕ «РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕКСТЕ ПОЛОЖЕНИЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 264 КВТ»

В этой главе изложена информация о текущем состоянии международных пассажирских железнодорожных перевозок в некоторых государствах — членах ЕЭК, представленная докладчиками на рабочем совещании⁶. Национальная ситуация в каждой стране представлена в разделе 3.1, международная перспектива — в разделе 3.2, а анализ более подробных концепций, определенных докладчиками, изложен в разделе 3.3. Материалы, представленные участниками, распределены по этим трем темам.

3.1 Национальная ситуация

3.1.1 Босния и Герцеговина

За последние десять лет объемы перевозок как пассажиров, так и грузов снизились, в то время как инвестиции в инфраструктуру за тот же период составили около 2 млрд евро. Отраслевые реформы не проводились параллельно с этими инвестициями, и это означает, что все преимущества этих модернизаций еще предстоит реализовать.

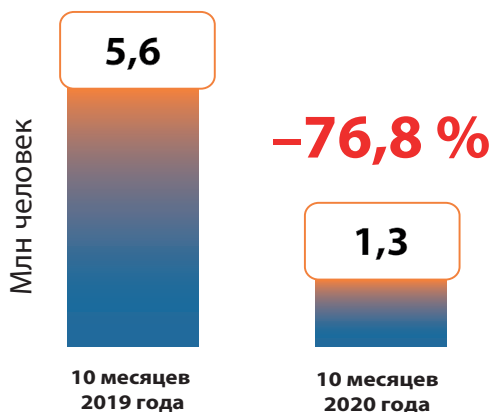
Железнодорожная сеть Боснии и Герцеговины лишь частично охвачена Трансъевропейской транспортной сетью. Кроме того, сложная административная структура Боснии и Герцеговины и железнодорожного сектора оказывает влияние на общее предоставление железнодорожных услуг. Поэтому очень важно участие в региональном сотрудничестве, в частности путем создания субрегионального транспортного сообщества, стремящегося развивать автомобильный, железнодорожный, внутренний водный и морской секторы в регионе и связывать их с сетью Европейского союза (ЕС). Была создана рабочая группа, которой поручено разработать целевой план действий для новой региональной железнодорожной стратегии на Западных Балканах. Этот план действий включает модернизацию железнодорожных перевозок и инфраструктуры, а также сосредоточение внимания на вопросах эксплуатации и функциональной совместимости, особенно на границах, с учетом текущих и потенциальных объемов перевозок в регионе.

⁶ Повестка дня заседания размещена по адресу https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/sc2/ECE-TRANS-SC2-2020inf01e_REV1.pdf.

3.1.2 Российская Федерация

Объемы международных прямых пассажирских перевозок в 2020 году значительно сократились, в частности в направлении Восток — Запад (рис. IX).

Рис. IX: Объемы прямых международных перевозок в 2019 году и в течение 10 месяцев 2020 года



Источник: Федеральная пассажирская компания, Российская Федерация.

Пандемия COVID-19 препятствует международным пассажирским перевозкам, поскольку потенциальные путешественники боятся заразиться и/или заразить других, и полностью заблокировала эти перевозки там, где международные направления закрыты. Это было четко установлено в ходе обследования, проведенного Федеральной пассажирской компанией, как показано на рис. X ниже.

Рис. X: Основные причины, по которым пассажиры не путешествуют во время пандемии

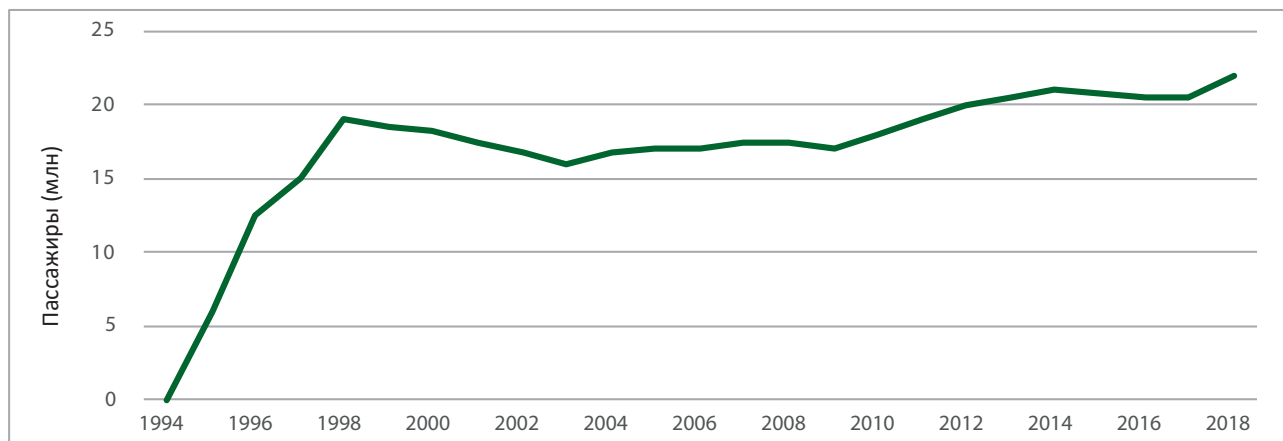


Источник: Федеральная пассажирская компания, Российская Федерация.

3.1.3 Соединенное Королевство

Железные дороги Соединенного Королевства являются в основном внутренними и используются для поездок между городами и для поездок на дальние расстояния. Международные железнодорожные перевозки осуществляются через тоннель под Ла-Маншем в виде высокоскоростного железнодорожного сообщения и челночного поезда, курсирующего между югом Англии и севером Франции и перевозящего в год 1,7 млн грузовых и 2,5 млн пассажирских автомобилей. Общая численность пассажиров, перевозимых через тоннель под Ла-Маншем, показана на рис. XI ниже.

Рис. XI: Тоннель под Ла-Маншем: ежегодный пассажиропоток в Европу и из Европы



Источник: Министерство транспорта, Соединенное Королевство.

В 2019 году через тоннель под Ла-Маншем проследовало рекордное число пассажиров — 21 млн человек, включая:

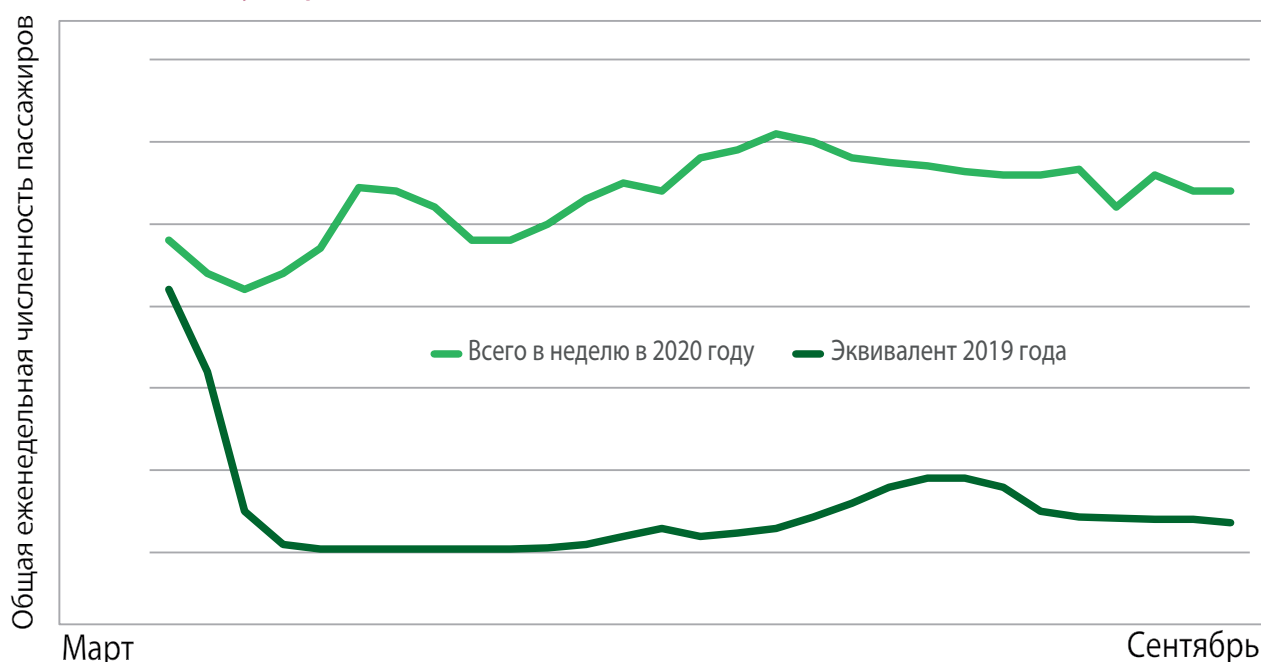
- 11 млн пассажиров, перевезенных поездом «Евростар» (оператор высокоскоростной железной дороги); и
- 10,3 млн пассажиров, перевезенных пассажирскими челночными поездами Евротоннеля (т. е. путешествовавших с пассажирским автомобилем).

Это последовало за сложным периодом, наблюдавшимся в середине 2010-х годов, когда на численность пассажиров повлияли внешние шоки, потрясшие международные поездки (например, террористические акты, миграционный кризис и т. д.).

В целом за последние 25 лет наблюдается рекордный рост внутренних и международных железнодорожных перевозок. Однако с момента вспышки COVID-19 численность пассажиров сократилась на целых 99 процентов, поскольку пассажирские перевозки по-прежнему ограничиваются. Опросы показывают, что изменились и приоритеты пассажиров, которые включают теперь чистоту и поведение других путешественников, в том числе использование ими лицевых повязок и соблюдение социальной дистанции.

На протяжении большей части 2020 года пассажиропоток был значительно ниже уровня 2019 года из-за COVID-19 (рис. XII). Число пассажиров упало почти до нуля в начале года, когда страны Европы ввели ограничения. В мае, июне и июле пассажирооборот начал восстанавливаться, поскольку ограничения стали постепенно сниматься. В июле правительство Соединенного Королевства ввело транспортные коридоры, которые способствовали росту перевозок. Однако, поскольку скорость передачи инфекции в Европе увеличилась, опять были введены ограничения, что снова снизило спрос на поездки.

Рис. XII: Динамика еженедельного пассажиропотока на международных высокоскоростных поездах (в 2019 году по сравнению с 2020 годом)



Источник: Министерство транспорта, Соединенное Королевство.

С момента введения международного железнодорожного сообщения через Ла-Манш этот вид пассажирского маршрута становится все более популярным, и в течение последних 25 лет быстро растет сеть прямых сообщений.

В самые загруженные дни, до вспышки COVID-19, через конечную станцию поезда «Евростар» в Лондоне ежедневно проходило от 20 000 до 30 000 пассажиров, направлявшихся во Францию, Бельгию и Нидерланды. Международные железные дороги стали, безусловно, предпочтительным видом транспорта на крупных рынках межгородских транспортных услуг, включая направления Лондон — Париж и Лондон — Брюссель, полностью сменив авиационный рынок, доминировавший 20 лет назад.

В качестве реакции на пандемию COVID-19 министры Соединенного Королевства учредили Целевую группу по международным перевозкам, чтобы рассмотреть, какие шаги может предпринять правительство, как внутри страны, так и на международном уровне, чтобы обеспечить безопасное и устойчивое восстановление международных поездок. Целевой группе было поручено разработать ряд рекомендаций, направленных:

- на обеспечение реализации четких санитарных мероприятий;
- безопасное увеличение спроса; и
- поддержание центральной роли Соединенного Королевства в разработке мировых стандартов в этой области.

3.1.4 Румыния

Закрытие границ и введение национальных карантинных мер с целью борьбы с пандемией резко сократили пассажирские и грузовые перевозки. Железнодорожный пассажирский оператор столкнулся с падением числа пассажиров на 70 процентов, а меры физического дистанцирования и страх заражения не позволяют вернуться к нормальной ситуации.

Чтобы перезапустить железнодорожный сектор, Министерство транспорта сосредоточило свои усилия на его преобразовании, чтобы обеспечить безопасное, устойчивое и инклюзивное сообщение. Был принят ряд инициатив, таких как ускорение реализации проектов железнодорожной инфраструктуры и дальнейшее развитие связей с железнодорожными операторами из соседних стран.

Восстановлению и развитию международных пассажирских железнодорожных перевозок в контексте COVID-19 могли бы способствовать инвестиции, причем как на высокоскоростном, так и на местном и региональном железнодорожном транспорте. Кроме того, можно было бы обеспечить развитие пассажирских интермодальных узлов путем пересмотра Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) с учетом соответствующего законодательства ЕС, особенно директивы 2012/34/EU Европейского парламента и Совета от 21 ноября 2012 года о создании единого европейского железнодорожного пространства (ЕЕЖП) и регламента (ЕС) № 1370/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года об услугах общественного пассажирского железнодорожного и автомобильного транспорта.

К сожалению, ограничения на поездки, введенные правительствами, сильно повлияли на международные пассажирские железнодорожные перевозки. Единственным решением остается снятие ограничений или, по крайней мере, установление единого свода правил пассажирских перевозок по аналогии с «зелеными полосами» для грузовых перевозок. Необходимы общие положения и руководящие принципы, охватывающие единый свод правил и условий и разработанные в согласованном порядке на уровне ЕЭК ООН, ЕС и международных организаций. Поэтому, чтобы разблокировать и оживить международные пассажирские железнодорожные перевозки, настоятельно необходимы сотрудничество и консультации с экспертами в области общественного здравоохранения, а также с органами, ответственными за здравоохранение, внутренние и внешние дела и чрезвычайные ситуации.

3.1.5 Украина

Одним из основных направлений политики в отношении железнодорожного рынка Украины является либерализация как инструмент стимулирования перехода на железнодорожный транспорт. В настоящее время разрабатывается закон о железнодорожном транспорте Украины, который должен внедрить новую рыночную систему, аналогичную той, что действует в ЕС. Он направлен на защиту прав пассажиров, обеспечение безопасности и эффективной работы сети. Реализация аспектов либерализации предусматривает:

- открытие рынка путем предложения равного доступа к железнодорожной инфраструктуре;
- разделение железнодорожной монополии на отдельные компании;
- создание специальных государственных органов, ответственных за государственную политику, безопасность, контроль равного доступа к инфраструктуре и тарифы; и
- установление новой тарифной политики в области железнодорожного транспорта.

Что касается внедрения законодательства ЕС, то в настоящее время обсуждаются два нормативных акта с целью обеспечения соответствующих национальных мер по осуществлению:

- регламент (ЕС) № 1370/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года об услугах общественного пассажирского железнодорожного и автомобильного транспорта; и
- регламент (ЕС) № 1371/2007 Европейского парламента и Совета от 23 октября 2007 года о правах пассажиров железнодорожного транспорта;
- после внедрения эти регламенты должны будут улучшить информационное обслуживание железнодорожных пассажиров как до, так и во время поездки, а также стандарты качества обслуживания и эффективность контрактов на предоставление услуг общественного транспорта.

3.1.6 Азербайджан

В 2021 году Азербайджанские железные дороги планируют открыть новый прямой пассажирский маршрут в Турцию (Анкара), так как до пандемии был значительный интерес к этому маршруту в дополнение к уже успешному железнодорожному грузовому сообщению между двумя странами. Для успешного развития этого нового сервиса были направлены значительные инвестиции на модернизацию и обновление подвижного состава для пассажирских перевозок. В настоящее время 20 пассажирских вагонов специально предназначены для международных пассажирских перевозок (в том числе в Тбилиси и Анкару).

В 2020 году из-за пандемии государственные границы были закрыты с марта. В результате с тех пор все международные пассажирские железнодорожные перевозки были отменены, в результате чего в 2020 году было выполнено только 17,4 процента от общего числа поездок, совершенных в 2019 году.

3.1.7 Албания

Запланировано несколько проектов, направленных на поддержку развития международных пассажирских железнодорожных перевозок. Один из этих проектов касается железной дороги R2 между Тираной и Подгорицей⁷, которая имеет значительное трансграничное и региональное значение. Помимо осуществления основных железнодорожных перевозок внутри страны, эта линия соединяет внутреннюю сеть Албании с региональной и европейской железнодорожной сетью. Этот проект предусматривает капитальный ремонт всей железнодорожной линии (120,2 км и 13 железнодорожных станций) с увеличением скорости движения до 120 км/ч, включая установку новой системы сигнализации и повышение безопасности. Это также приведет к значительному увеличению перевозок грузов (прибывающих в порт Дуррес или отправляющихся из Байзы в Тузи и далее) в Албанию и из нее по этому дополнительному участку базовой сети ТЕС-Т.

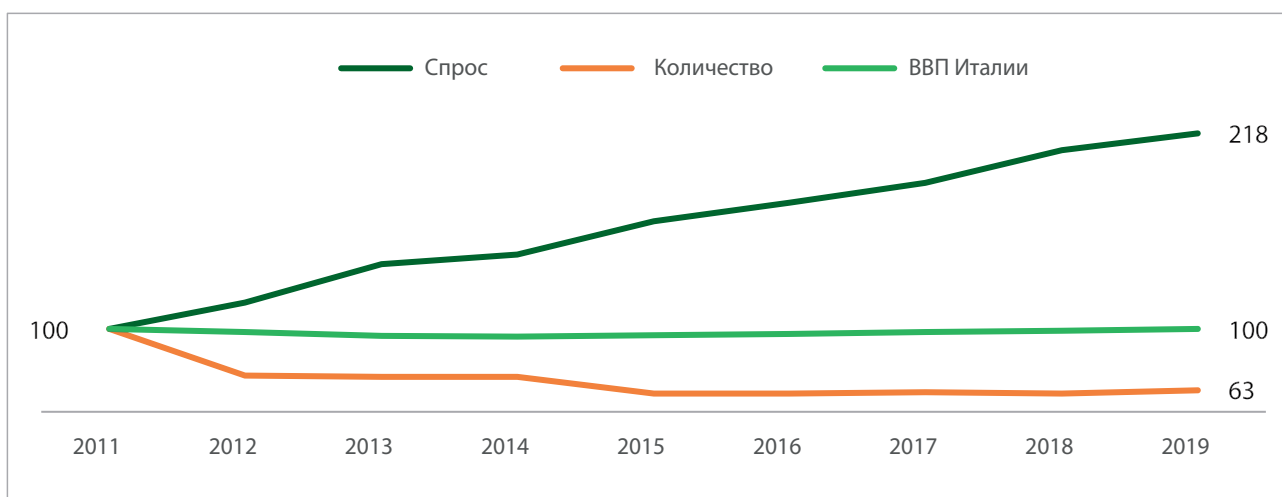
Существуют также планы трансграничного сотрудничества, основанные на инициативах ЕС и включающие Италию, Черногорию и Грецию, такие как межрегиональная программа «ИПА СБС Италия — Албания — Черногория»⁸ и межрегиональная программа «Греция — Албания»⁹. Эти программы предусматривают, среди прочего, содействие устойчивым трансграничным сообщениям и увеличение инвестиций в потенциал трансграничной транспортной инфраструктуры.

3.2 Международная перспектива

3.2.1 Ситуация с высокоскоростными железными дорогами в Италии (TRA Consulting)

В период с 2011 по 2019 год пассажиропоток на высокоскоростных железнодорожных линиях в Италии увеличился более чем в два раза (рис. XIII).

Рис. XIII: Динамика пассажиропотока на высокоскоростных железнодорожных линиях в Италии



Источник: TRA Consulting. Базовый 2011 год — 100.

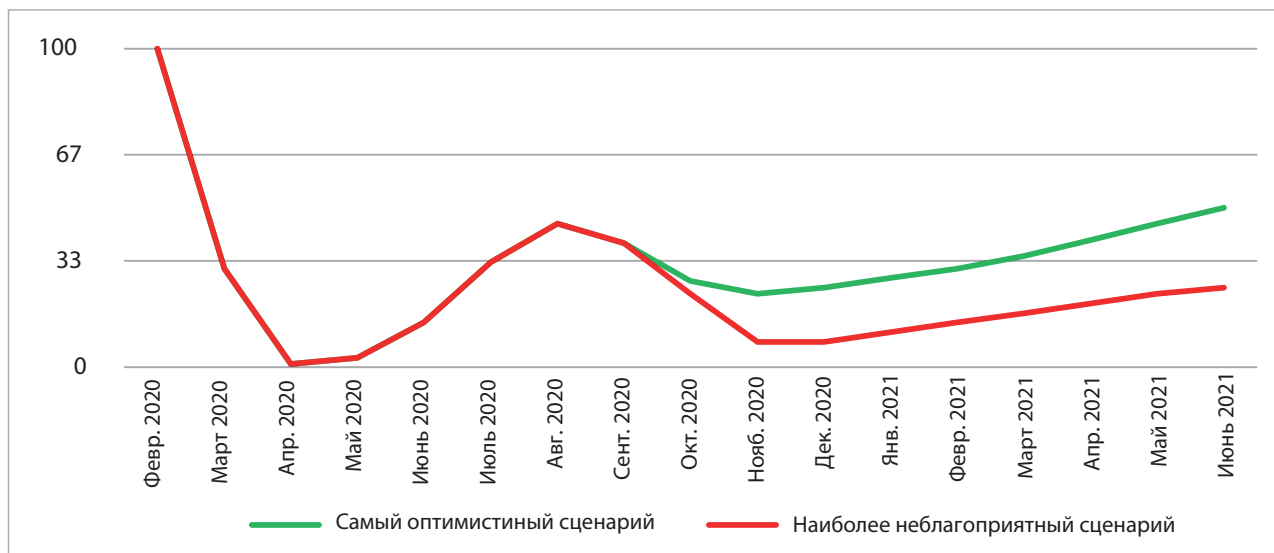
7 <https://www.wbif.eu/project/PRJ-ALB-TRA-008>.

8 <https://www.italy-albania-montenegro.eu/>.

9 <https://greece-albania.eu>.

Пандемия COVID-19 оказала сильное влияние на интенсивность движения в 2020 году. В настоящее время изменение объема перевозок происходит по наихудшему сценарию (рис. XIV), что приводит к значительным потерям доходов.

Рис. XIV: Прогноз перевозок в Италии: последствия COVID-19

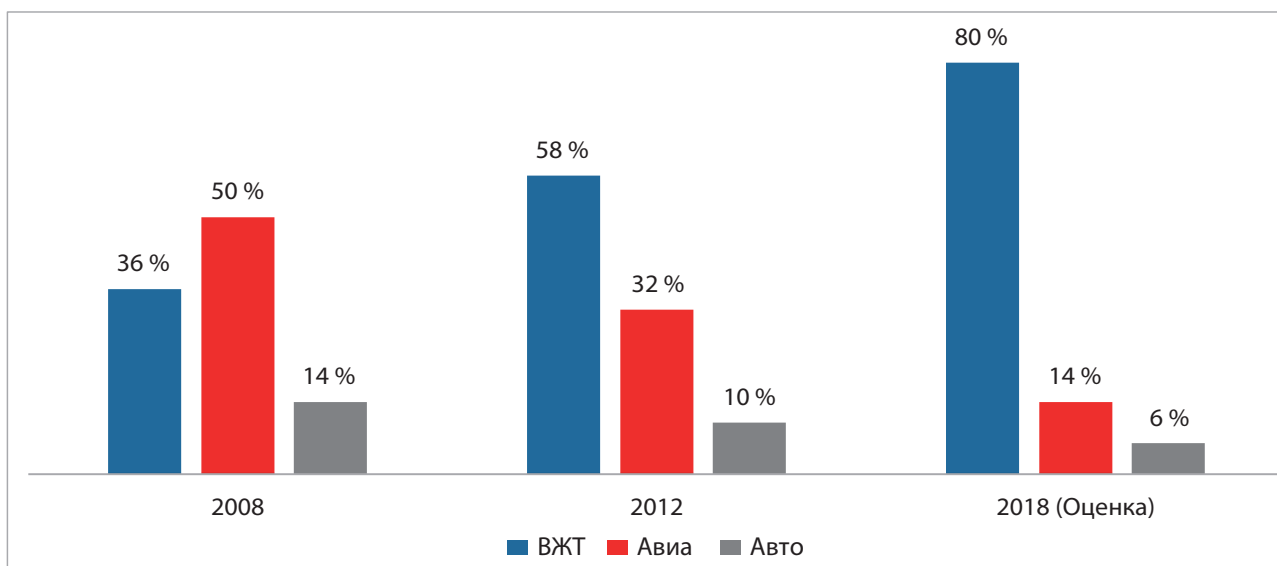


Источник: TRA Consulting.

Чтобы противостоять воздействию COVID-19, правительство страны ввело снижение суммы сборов за доступ, чтобы компенсировать операторам сокращение числа пассажиров в результате решений правительства, ограничивающих пропускную способность железных дорог.

До COVID-19 высокоскоростной железнодорожный транспорт стал доминирующим видом транспорта на некоторых маршрутах в Италии. Это продемонстрировано на нижеприведенном рисунке, где показана динамика распределения по видам транспорта в период с 2008 по 2018 год на маршруте Рим — Милан (рис. XV).

Рис. XV: Распределение по видам транспорта на маршруте Рим — Милан



Источник: TRA Consulting.

Согласно компании TRA Consulting, упомянутое выше уменьшение суммы сборов за доступ может еще больше снизить затраты, но также необходимо сократить операционные расходы. Работа над интеграцией услуг (интермодальность), управлением доходами (увеличение доходности и коэффициента пассажироагрузки), производительностью подвижного состава (в зависимости от сети, технического регламента и контракта на техническое обслуживание), дополнительными доходами и повышением качества услуг является возможным способом достижения этой цели.

3.2.2 Международная перспектива: совместное предприятие Shift2Rail

Совместное предприятие Shift2Rail стремится внести свой вклад в создание ЕЕЖП. Его цель состоит в том, чтобы с помощью исследований и инноваций в области железных дорог обеспечить возможности для создания наиболее устойчивого, экономичного, высокопроизводительного, ориентированного на график, цифрового, конкурентоспособного и рассчитанного на удовлетворение интересов потребителей вида транспорта для Европы.

Его деятельность сосредоточена на нескольких инновационных программах, включая:

- разработку инновационных и модульных решений для комфортабельных и привлекательных поездов, а также разработку высокопроизводительных технологий для тяги и критически важных элементов конструкции и приложения, касающегося управления и внутрикабинной обстановки (тяга, система управления и контроля поезда, корпус вагона, ходовая часть, тормоза, двери, интеллектуальные системы контроля доступа и внутреннее состояние поездов);
- усовершенствование передовых систем регулирования и контроля движения без воздействия на основные элементы Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) и с обеспечением, по возможности, обратной совместимости для защиты инвестиций как в магистральные, так и в городские железные дороги (интеллектуальные, отказоустойчивые системы связи и позиционирования; динамика управления движением; автоматизация; подвижный блок-участок и полносоставность поезда; рационализация закупок и испытаний; виртуальная сцепка и кибербезопасность);
- анализ предлагаемых соответствующими секторами решений, связанных с усовершенствованием информационных технологий, управления и эксплуатации, анализ основанных на передовой практике решений, адаптированных к железнодорожному сектору и стандартам (структура эксплуатационной совместимости, покупка туристических путевок, бронирование и продажа билетов, TripTracker (отслеживание поездок), попутчик, бизнес-аналитика).

В более долгосрочной перспективе Европейский союз, действуя через совместное предприятие Shift2Rail, является координатором и играет вспомогательную роль в реализации проектов преобразования. Общие цели на 2031 год заключаются в создании интегрированных европейских железнодорожных сетей, обеспечении мультимодальности и конкурентоспособности европейской железнодорожной отрасли. Для достижения этих целей необходимо будет разработать, создать и реализовать проекты, касающиеся:

- ЕУУЖД (Европейский уровень управления железнодорожным движением) и Европейского администратора железнодорожной сети;
- развития конкурентоспособных «зеленых» железнодорожных перевозок, полностью интегрированных в логистическую цепочку создания стоимости;
- обеспечения доступной и безопасной мобильности по востребованию для обеспечения устойчивой и жизнеспособной железнодорожной системы; и
- вывода на рынок новых решений в области наземного управляемого транспорта.

3.2.3 Международная перспектива: Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой

В своем прогнозе на 2020 год Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД) прогнозирует снижение на 30 процентов пассажирооборота в ЕС (что соответствует убыткам в размере 17 млрд евро) и снижение на 17 процентов грузооборота в ЕС (что соответствует убыткам в размере 2,5 млрд евро).

Для развития международных пассажирских железнодорожных перевозок необходимо завершить создание ЕЕЖП. Речь идет о четырех основных аспектах:

- высококачественных, ориентированных на потребителей транспортных услугах;
- однородной конкурентной среде, как на внешнем уровне (между всеми видами транспорта), так и на внутреннем, чтобы рынок железнодорожных перевозок был справедливым и прозрачным;
- экономически эффективной деятельности и меньшей потребности в государственном финансировании; и
- инновационной деятельности, ориентированной на рынок.

Но ключевое значение имеет инфраструктура, и она нуждается в инвестициях — не только для завершения строительства сети ТЕС-Т и создания действующей европейской высокоскоростной базовой сети, но и для восполнения недостающих звеньев и устранения узких мест на транспорте, а также для обеспечения соответствующих соединений с важной инфраструктурой последней мили и мультимодальных соединений.

3.3 Тенденции и возможности

3.3.1 Необходимы совместные усилия на региональном/международном уровне и в отношении процедур пересечения границ и улучшения международных пассажирских железнодорожных перевозок

В Боснии и Герцеговине для смягчения воздействия COVID-19 на железнодорожный сектор после полного закрытия железных дорог в апреле и мае 2020 года были приняты эпидемиологические меры для восстановления пассажирских железнодорожных перевозок. Необходимы совместные усилия на всех уровнях для внедрения протоколов, определяющих, как действовать в случаях подозрения на заражение пассажиров.

Возможным решением для оживления железнодорожного сектора является развитие региональных услуг, предусматривающее создание регионального объединения операторов железнодорожных пассажирских перевозок (Железнодорожное объединение Западных Балкан — ЖОЗБ) для облегчения трансграничной деятельности. Чтобы как можно быстрее восстановить пассажиропоток, необходимо внедрить новые технологии, связанные с продажей билетов, бронированием и информированием потребителей. Этому должны способствовать постоянно развивающиеся и обновляющиеся медицинские протоколы, обеспечивающие уверенность в безопасности железнодорожных поездок. Для предоставления качественных, безопасных, доступных и экологически чистых услуг необходимо усиление сотрудничества между операторами, подкрепляемое привлекательной тарифной политикой и ориентацией на обслуживание потребителей.

Одним из преимуществ железнодорожного пассажирского транспорта по сравнению с воздушными перевозками является то, что он предлагает прямые рейсы из центра города в центр города и гораздо менее обременительные пограничные процедуры и меры безопасности на международных железнодорожных станциях. В Соединенном Королевстве, например, действует уникальная система прохождения пограничного контроля. При использовании трансграничных услуг оператора «Евростар» пограничный контроль по

прибытии не производится, чтобы ускорить процесс прибытия и удовлетворить потребности деловых путешественников и туристического сектора.

Существуют также планы по слиянию двух крупнейших международных операторов высокоскоростного железнодорожного сообщения — «Евростар» и «Талис», что может привести к более широкому спектру международных пассажирских перевозок через тоннель под Ла-Маншем. В 2019 году было объявлено, что «Евростар» и «Талис» объединятся (проект «Гринспид»), и ожидается, что этот процесс будет завершен в 2021 году. Это может открыть для железнодорожных пассажиров Соединенного Королевства новые международные направления для поездок либо по новым прямым линиям, либо через хорошо интегрированные пересадочные пункты, например в регионы Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии.

Еще одним важным событием в сфере железнодорожного сообщения, демонстрирующим пользу от совместных усилий, предпринимаемых на региональном уровне, является запуск прямого обратного сообщения Лондон — Амстердам в сочетании с улучшением условий пересечения границ. В 2017 году компания «Евростар» запустила первое прямое сообщение Лондон — Амстердам, но вначале этот маршрут был только исходящим, поскольку необходимо было изменить существующие соглашения между Великобританией, Францией и Бельгией, подписанные в 1993 году, путем включения в них Нидерландов, чтобы облегчить обратное сообщение. Новый договор, касающийся механизмов пограничного контроля, распространяет существующую модель «совмещенных пограничных проверок» на Нидерланды; соответственно, пассажиры проверяются в пункте отправления сотрудниками пограничных служб стран отправления и прибытия. Другой договор предусматривает, что Нидерланды контролируют безопасность поездов и станций в случае перевозок, осуществляемых из Нидерландов в Соединенное Королевство. Эти новые договоренности позволили открыть в октябре 2020 года прямое сообщение между двумя странами без необходимости осуществления пересадки в Брюсселе, что упростило пассажирам совершение их поездки.

Вставка 1 Пример усилий, предпринимаемых для совершенствования услуг и подвижного состава в Российской Федерации

В Российской Федерации проводится большая работа по увеличению количества и объема пассажирских перевозок. В 2019 году национальный пассажирский железнодорожный перевозчик «Федеральная пассажирская компания» увеличил число пассажиров на 3,7 процента в год. Число пассажиров на километр пути и в год также увеличилось на 2,2 процента. Для обеспечения привлекательности пассажирского железнодорожного транспорта предпринимаются усилия по предоставлению современных услуг, таких как Wi-Fi и кондиционирование воздуха.

К 2025 году этому будет способствовать новый подвижной состав, который будет создан благодаря долгосрочному контракту на обновление вагонов, подписанному Федеральной пассажирской компанией. Этот контракт включает в себя разработку новой концепции спальных вагонов, переход на инновационный подвижной состав, переход на двухвагонные поезда, внедрение пневматической подвески и порядок индексации фиксированной стоимости вагонов.

Система цифровых продаж постоянно совершенствуется. Это первый шаг в развитии комплекса цифровых услуг под названием «Инновационная мобильность», направленных на реализацию мультимодальных перевозок.

Российская Федерация сотрудничает со своими партнерами из Беларуси, Польши и Чехии, чтобы привлечь больше пассажиров. Маршруты определяются таким образом, чтобы сохранить стыковку при международных поездках. Увеличена периодичность курсирования поездов, например по маршруту Прага — Варшава — Москва, как показано в таблицах, приведенных ниже.

Таблица во вставке 1: Пассажирские перевозки по маршруту Москва — Варшава — Прага

№ 9/10 МОСКВА — ВАРШАВА Тариф Восток — Запад (EWT) эксплуатация поездов / вагонов в 2018 году	
Частота движения	3 раза в неделю
Среднее количество вагонов	4 вагона (включая 1 вагон Москва — Брест)
Перевезенные пассажиры	27,6 тыс. человек
Использование пропускной способности	57,9 %
Время пути	18 часов 33 минуты
Выезд из Москвы / Варшавы	15 часов 51 минута / 15 часов 55 минут
Прибытие в Варшаву / Москву	8 часов 24 минуты / 13 часов 11 минут
№ 21/22 МОСКВА — ПРАГА Глобальная цена (ГЦ) эксплуатация поездов / вагонов в 2018 году	
Частота движения	Один раз в неделю
Среднее количество вагонов	8 вагонов (включая 3 вагона Москва — Брест)
Перевезенные пассажиры	18,5 тыс. человек
Использование пропускной способности	60,9 %
Время в пути	28 часов 27 минут
Выезд из Москвы / Варшавы	19 часов 12 минут / 6 часов 24 минуты
Прибытие в Прагу / Москву	21 час 39 минут / 11 часов 45 минут

Источник: Федеральная пассажирская компания, Российская Федерация.

Можно было бы разработать единый набор правил для международных пассажирских железнодорожных перевозок, таких как «зеленые полосы»¹⁰ для грузовых перевозок. Создание такого свода правил является межотраслевым вопросом и могло бы быть рассмотрено транспортными органами в тесной координации и сотрудничестве со всеми другими соответствующими органами. Обмен передовым опытом между государствами также мог бы помочь в разработке такого общего видения, стратегии и свода правил. Внесение поправок в СМЖЛ также могло бы благоприятно сказаться на развитии международных пассажирских железнодорожных перевозок за счет включения в него международных железнодорожных пассажирских узлов.

10 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_510.

3.3.2 Акцент на устойчивости

В выступлении представителя Нидерландов было отмечено, что для достижения климатической нейтральности в Европе к 2050 году выбросы CO₂ на транспорте должны быть сокращены на 90 процентов, но транспортный сектор должен действовать как единое целое. Развитие пассажирских железнодорожных перевозок на расстояния до 800 километров, а в перспективе и дальше, может снизить выбросы CO₂ на 2–8 млн тонн в год. Двадцатью семью государствами (все страны — члены ЕС, за исключением Кипра и Мальты, а также Норвегия и Швейцария) была принята и представлена 4 июня 2020 года декларация министров о развитии международных пассажирских перевозок¹¹. Она была принята вслед за опубликованием министерством Нидерландов в январе 2020 года документа с изложением позиции¹². В декларации признается, что необходимо включить международные железнодорожные перевозки в программу экологизации транспорта, «зеленый курс» ЕС, и что государства должны совместно работать над содействием таким перевозкам. На основе этой декларации была создана политическая платформа подписавших участников и проводится работа по четырем направлениям (качество обслуживания пассажиров, пассажирская сеть, «зеленый курс»/инфраструктура, нормативная база). В рамках этой платформы планируется разработать европейскую согласованную повестку дня по содействию этому важному рынку.

Представитель СЕЖД в своем выступлении напомнил делегатам, что на «зеленый курс» ЕС возлагаются огромные надежды. Для достижения к 2050 году экономики с нулевым уровнем выбросов и мобильности с низким уровнем выбросов необходимо задействовать железнодорожный транспорт: это самый энергоэффективный вид транспорта. Однако для этого все виды транспорта должны платить справедливую цену за деятельность по оказанию услуг, покрывая также свои внешние издержки. Говоря в более общем плане, чтобы способствовать продвижению железнодорожных услуг в рамках «зеленого курса», в центре общих усилий должны быть электрификация, цифровизация (например, посредством 5G, ЕСУЖД) и снижение шума от железнодорожных грузовых перевозок.

В этом отношении в Соединенном Королевстве отраслевой анализ показывает, что выбросы от международных железнодорожных перевозок могут быть на 90 процентов ниже, чем в результате использования аналогичных воздушных маршрутов.

3.3.3 Развитие новых услуг, таких как интегрированные системы продажи билетов, может способствовать повышению конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок и их связи с другими видами транспорта

Возможность приобретения сквозных билетов или использования других интегрированных систем продажи билетов, позволяющих совершать поездки по железной дороге, используя несколько сетей, могла бы способствовать росту спроса. В рамках осуществляемого Украиной пилотного проекта по концессии железнодорожных станций в этой стране внедряются безбилетные решения, предоставляющие расширенные возможности в плане мультимодальных перевозок.

В Европейском союзе в рамках инициативы Shift2Rail осуществляется основанная на политике ЕС комплексная программа исследований и инноваций для железнодорожного транспорта, касающаяся увеличения пропускной способности, эксплуатационной надежности, сокращения выбросов, энергоэффективности, снижения затрат за срок эксплуатации и более строгого соблюдения графика движения. Эта инициатива также направлена на улучшение обслуживания клиентов путем предоставления приоритета международным железнодорожным билетам для того, чтобы предложить беспрепятственные поездки различными видами транспорта по всей Европе. Целью является создание сети, которая

11 Декларация министров о международных железнодорожных пассажирских перевозках от 4 июня 2020 года: <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2020/06/04/political-statement-for-coalition-of-the-willing-development-international-rail-passenger-transport?s=09>.

12 <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020D06910&did=2020D06910>.

бы соединяла европейские столицы, представляла собой достижение единого рынка для европейских железных дорог и предлагала социальные и экономические результаты, особенно важные для восстановления после периода пандемии. Намерение состоит не только в анализе специализированных или комбинированных услуг, но и в том, чтобы предложить полностью интегрированную услугу для облегчения передвижения людей внутри ЕС и на его границах. Новые услуги могут устранить существующие барьеры между государствами ЕС, а также на границах ЕС. В рамках Shift2Rail проводится работа над транспортными средствами и операционной средой (система контроля, управления и сигнализации). Были разработаны две инновационные программы, касающиеся бортовой интеллектуальной системы транспортного средства и использования цифровизации и автоматизации и охватывающие подвижный блок-участок, определение местоположения с использованием спутниковых навигационных систем и 5G. Все эти элементы должны уменьшить барьеры между государствами, а также повысить пропускную способность и эффективность железнодорожной системы.

Наконец, создание надежной основы для прав пассажиров, позволяющей им получить доступ не только к современным интегрированным решениям по продаже билетов, но и к праву на возмещение и компенсацию в случае возникновения проблем, также будет играть важную роль с точки зрения предпочтений и требований пассажиров в области поездок и сделает железнодорожный транспорт более привлекательным.

4 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международные пассажирские железнодорожные перевозки сохраняют особое значение в текущей ситуации с пандемией. Железнодорожный транспорт по-прежнему страдает от конкурентных недостатков, но с помощью соответствующих стратегий, инноваций и инвестиций эти недостатки могут быть уменьшены. Многие перодовые методы, которыми поделились участники рабочего совещания, могут применяться во всем регионе.

В регионе ЕЭК ООН было инициировано несколько мер, стимулирующих трансграничные пассажирские перевозки, и следует надеяться, что стратегии, осуществляемые на международном уровне благодаря совместным региональным усилиям, будут способствовать их реализации.

Инновационные пассажирские перевозки также имеют решающее значение для того, чтобы железнодорожный транспорт мог конкурировать с другими видами транспорта. Существенное значение имеет их интеграция в рамках мультимодального подхода, с тем чтобы пассажиры могли пользоваться преимуществами бесперебойной транспортной сети.

Текущая ситуация с COVID-19 оказала на международные пассажирские перевозки сильное негативное воздействие, от которого пострадал и железнодорожный сектор, однако имеется возможность воспользоваться преимуществами, возникшими в результате сокращения авиаперевозок в течение последних нескольких месяцев, чтобы восстановить международные пассажирские перевозки, но путем использования железнодорожного сектора.

Усилия, необходимые для восстановления после пандемии COVID-19 и дальнейшего развития международных пассажирских железнодорожных перевозок, могли бы выиграть от того, что в настоящее время в центре внимания находятся общая заинтересованность в экологизации транспорта в регионе ЕЭК, возможные преимущества пассажирских железнодорожных перевозок по сравнению с воздушным транспортом (например, для прямого сообщения между городами по высокоскоростным железным дорогам) и контекст, созданный резолюцией № 264.

Государства-члены могут, через посредство Рабочей группы по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту, внести значительный вклад в совершенствование международных пассажирских железнодорожных перевозок путем обновления соответствующих правовых документов, находящихся в их компетенции, с тем чтобы отразить растущую потребность пассажиров в поездках на дальние расстояния наземным транспортом.



ПРИЛОЖЕНИЕ

А.1 Источники данных

С помощью вопросника, рассылаемого совместно с Международным транспортным форумом и Евростатом, ЕЭК ООН собирает и публикует данные о пассажиропотоке (как о численности пассажиров, так и о пассажиро-км) для государств — членов ЕЭК ООН, причем данные по ним приводятся в разбивке по национальным и международным поездкам. Так, в качестве примера доступности данных можно отметить, что на момент составления настоящего документа общедоступная база данных содержит данные об общей численности пассажиров за 2018 год для 37 государств — членов ЕЭК, в то время как разбивка по пассажирам международных линий показана лишь для 34 из них.

В дополнение к этому общему источнику Евростат (опираясь на свои правовые акты) также собирает различные массивы данных в этой сфере, которые характеризуются большей детализацией, например два набора данных: данные о числе пассажиров, совершивших международные поездки из страны, в разбивке по стране назначения, и данные о числе пассажиров, въехавших в страну, в разбивке по стране отправления. Соответствующие данные за 2018 год доступны по 21 стране. Однако представленность данных по некоторым ключевым странам европейской международной железнодорожной сети, таким как Австрия, Франция, Италия и Нидерланды, делают любой анализ упомянутых данных менее полным.

Наконец, последним международным источником данных на европейском уровне, который был сочтен актуальным для настоящего документа, стала еще одна таблица Евростата, в которой отражены региональные данные, подготовленные на основе Номенклатуры территориальных единиц для статистики, уровень 2 (НТЕС-2 (регионы)). Таблица «Tran_r_gara» охватывает как национальные, так и международные железнодорожные пассажиропотоки (посадки и высадки) в разбивке по регионам номенклатуры НТЕС-2. Эти данные позволяют провести более глубокий анализ международных пассажиропотоков между различными регионами (что дает возможность, как правило, хотя и не во всех случаях, увидеть соответствующие пары городов по каждой перевозке). Этот массив данных собирается только раз в пять лет, и самые свежие данные относятся соответственно к 2015 году, однако уровень представленности данных в этом наборе, как правило, лучше, чем в двух наборах, упомянутых выше. Это во многом обусловлено тем, что данные о каждой паре пунктов отправления/назначения запрашиваются как у страны отправления, так и у страны назначения, поэтому пробелы в данных, поступающих от одной страны, зачастую могут быть восполнены (хотя такая ситуация создает и свои трудности).

А.2 Региональные данные, подготовленные Евростатом

Как было отмечено выше, набор данных «Tran_r_gara», подготовленный Евростатом, содержит сведения о пунктах отправления и назначения для железнодорожных пассажирских перевозок между регионами НТЕС-2, а сбор данных осуществляется лишь раз в пять лет. Регионы уровня НТЕС-2, согласно номенклатуре Евростата, — это территориальные единицы субстранового уровня, которые представляют собой «базовые регионы для применения региональных стратегий». Классификации НТЕС 2016 года¹³ предусматривает 281 отдельный регион уровня НТЕС-2.

А.2.1 Процесс обработки

С помощью статистического программного обеспечения были выделены данные за 2015 год с неотрицательными значениями, а также данные для тех случаев, когда страна отправления не совпадает со страной назначения, в результате чего было получено 11 444 различные единицы данных

13 Поскольку последние доступные данные относятся к 2015 году, в этом наборе данных используется классификация НТЕС 2013 года. См. соответствующие данные здесь: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/history>.

(из более чем 60 000 в первоначальном массиве данных). В целях упрощения анализа и получения более наглядных результатов данные были дополнительно отфильтрованы так, чтобы учитывались только те пары, по которым зафиксировано более 100 000 пассажиров в год (приблизительно 273 пассажира в день).

А.2.2 Трудности в плане обработки данных

Поскольку данные, например по направлению Париж — Лондон и Лондон — Париж, сообщаются обеими странами, то каждая комбинация «пункт отправления/пункт назначения» фигурирует четыре раза. Для целей настоящего анализа предполагалось, что в каждом конкретном случае именно страна назначения будет, вероятно, представлять более точные данные, поскольку она, возможно, собирает информацию о пунктах отправления для целей пограничного контроля. При этом каждая соответствующая пара «пункт отправления/пункт назначения» все равно остается с одной или двумя величинами, в зависимости от того, представили ли данные по ней одна или обе страны. Чтобы учесть эти различные случаи, использовалось среднее значение величины (величин), умноженное на два.

Дополнительная трудность связана с тем, как быть в случае, когда страна представляет данные о численности пассажиров только с указанием страны, а не конкретного региона. Самым простым решением в каждом из этих случаев было бы вручную внести изменения так, чтобы вместо какой-либо дополнительной информации была указана столица соответствующей страны, однако это может привести к возникновению ряда аномалий в данных. Поэтому в качестве координат как стран, так и регионов НТЕС-2 бралась их географическая срединная точка, или «центроид», что, тем не менее, все же создавало явные неувязки в тех случаях, когда эти срединные точки не находятся вблизи крупных городов (например, в один и тот же швейцарский регион, согласно НТЕС-2, входит и Женева, и Лозанна, притом что его «центроид» находится относительно далеко от обоих этих городов).



91 53 0 410 431-7 RO-SNTFC

Развитие международных пассажирских железнодорожных перевозок

Международные железнодорожные пассажирские перевозки имеют фундаментальное значение для перемещения людей через границы в регионе ЕЭК. Их центральная роль была подчеркнута в резолюции № 264 Комитета по внутреннему транспорту. Пандемия COVID-19, помимо негативных экономических последствий, которые еще предстоит преодолеть, дает возможность пересмотреть роль железнодорожного транспорта в регионе ЕЭК и способствовать его дальнейшему развитию в период восстановления после пандемии.

На рабочем совещании по теме «Развитие международного пассажирского железнодорожного транспорта в контексте резолюции № 264 КВТ», проведенном в ходе семьдесят четвертой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту 18 ноября 2020 года, был представлен обзор ситуации с международными пассажирскими железнодорожными перевозками в регионе ЕЭК и последствий пандемии COVID-19.

Была продемонстрирована необходимость совместных усилий на нескольких уровнях и в различных областях: на национальном уровне, где необходимы инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав и улучшение обслуживания пассажиров, и на региональном и международном уровне, где часто требуются гармонизация и упрощение процедур пересечения границ.

В регионе ЕЭК нынешний акцент на устойчивости в транспортном секторе может дать национальным, международным и частным заинтересованным сторонам возможность участвовать в развитии международных пассажирских железнодорожных перевозок, уделяя особое внимание интермодальности, с целью получения бесперебойной сети, более эффективной и привлекательной.

Было решено, что международные железнодорожные пассажирские перевозки нуждаются в дальнейшем развитии и облегчении путем подготовки и осуществления соответствующих правовых документов на общеевропейском уровне.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>