

Михаил Кришгаль

«Поезд четырех столиц» между Украиной и Прибалтикой оказался нерентабелен

«Поїзд чотирьох столиц» між Україною і Прибалтикою виявився нерентабельним

У вересні 2018 року відкрилося залізничне сполучення по маршруту Київ - Мінськ - Вільнюс - Рига. Новий маршрут назвали «поїздом чотирьох столиць». Через пару місяців Україна визнала, що рентабельність проекту майже нульова. Аналітичний портал RuBaltic.Ru розібрався, чому «поїзд чотирьох столиць» виявився неприбутковим підприємством.
<https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/03012019-poezd-chetyrekh-stolits-mezhdu-ukrainoy-i-pribaltikoy-okazalsya-nerentabelen/>

В сентябре 2018 года открылось железнодорожное сообщение по маршруту Киев — Минск — Вильнюс — Рига. Новый маршрут назвали «поездом четырех столиц». Спустя пару месяцев Украина признала, что рентабельность проекта почти нулевая. Аналитический портал RuBaltic.Ru разобрался, почему «поезд четырех столиц» оказался неприбыльным предприятием.

«Новый» проект, по сути, является лишь восстановлением советского наследия. Во времена СССР поезд Киев — Рига курсировал через день. Но с распадом единой страны и последовавшим за ним экономическим коллапсом необходимость в пассажирских перевозках отпала сама по себе: людям было уже не до туристических поездок.

На этом фоне довольно странным выглядит решение украинских властей открыть железнодорожное сообщение именно сейчас. Здесь важно напомнить, что, согласно свежим данным Национального банка, доходы украинцев снизились на 18% за последние пять лет.

Изначально поезд должен был объединить пять столиц. Однако Таллин в какой-то момент взял время на раздумье и на сегодняшний день занимается анализом рентабельности проекта. Артур Райхманн, директор предприятия Eesti Raudtee, заказавшего по этому случаю маркетинговое исследование, заявил, что в случае положительного решения расчет будет сделан на украинских туристов.

Несмотря на этот и многие другие вопросы, старт реализации проекта был проведен с помпой. В Киеве первый поезд отправляли официальные лица, отвечающие за железнодорожное сообщение. В столице Литвы состав встречали с флагами, а в Риге — торжественно с оркестром. Но не является ли это всего лишь красивой оберткой?

Сравним цены: Самолет VS поезд «четырех столиц»

Стоит только проанализировать стоимость авиаперелета и проезда на поезде по рассматриваемому маршруту, чтобы понять абсолютную неконкурентоспособность последнего.

Так, цена места в самолете Киев — Вильнюс в первые месяцы 2019 года варьируется примерно от 21 до 33 евро. Стоимость же места в купейном вагоне поезда до столицы Литвы — 52,5 евро.

Удивительно, но такое же место до Минска, расстояние до которого существенно меньше, будет стоить еще дороже — 59 евро.

Аналогичная ситуация и с маршрутом, соединяющим украинскую и латвийскую столицы. Цена купе до Риги — 71 евро. Стоимость же авиабилета на 2019 год находится в диапазоне от 32 до 51 евро.

На ценовой фактор накладывается также и временной. Чтобы преодолеть весь маршрут, включающий две границы (между Украиной и Беларусью, а также между Беларусью и Литвой), на дорогу на поезде придется потратить без малого 19 часов. Среднее же время перелета из Киева в Ригу — 1 час 50 минут.

Для кого курсирует поезд «четырёх столиц»

Представители Прибалтийских государств не скрывают, что рассчитывают главным образом на повышение количества отдыхающих из Украины. Но в этой связи важно отметить, что в туристическом потоке Литвы и Латвии граждане Украины не занимают сегодня какой-то существенной доли. С учетом этого факта, а также беря во внимание высокую в сравнении с авиaperелетами стоимость проезда, заметного увеличения количества туристов из самой бедной страны Европы ожидать не приходится.

Более актуален поезд для гастарбайтеров из Украины. За последние два года порядка сорока тысяч жителей Украины получили разрешение на работу в Литве. В Латвии показатели существенно скромнее: выдано всего около десяти тысяч разрешений на работу в 2017–2018 годах. Хотя и здесь преобладают уроженцы страны победившего майдана.

О перспективах «поезда четырех столиц» аналитическому portalу RuBaltic.Ru рассказал президент Российской ассоциации прибалтийских исследований, профессор Санкт-Петербургского государственного университета Николай МЕЖЕВИЧ.

— Г-н Межевич, с чем, на Ваш взгляд, связана реализация проекта «поезд четырех столиц»?

— Давайте рассмотрим несколько моментов. Первый — исторический. В Советском Союзе далеко не все поезда ходили через Москву. Поэтому в западной части страны существовало железнодорожное сообщение между Минском и Киевом, между Минском и Вильнюсом, между Вильнюсом и Ригой, между Ригой и Таллином. Естественно, был также поезд между Таллином и Ленинградом, а также между всеми этими городами и Москвой.

После распада СССР наступил период, характеризующийся кризисом железнодорожного транспорта. Произошло и изменение географии маршрутов. Где-то данный кризис оказался более продолжительным, где-то менее. К примеру, на Украине, с моей точки зрения, кризис был более продолжительным.

Затем произошло возвращение идеи связи в бывшей западной части Советского Союза. Тем более что это вписывалось в проекты развития сотрудничества напрямую между государствами, расположенными от Черного моря до Балтики. В этом контексте стоит рассматривать эту инициативу, которая прежде всего связана с Киевом.

Второй — политический. Киев пытается продемонстрировать, что он способен без Москвы наладить какие-либо транспортные маршруты. В этом, в принципе, никто не сомневается.

Однако есть сомнения в экономической части маршрута. Давайте вспомним, что маршруты с такой продолжительностью, причем не по прямой, более чем конкурентоспособны по отношению к автомобильному транспорту. И в Европе давно уже подобные маршруты не обслуживаются железной дорогой, разве что высокоскоростными магистралями. Но в данном случае она таковой не является. Это даже не магистраль ускоренного типа. Поэтому первый вопрос связан с продолжительностью.

Второй вопрос связан с визами. Да, у Украины безвизовый въезд в Европейский союз, но у Республики Беларусь самый жесткий паспортный контроль с Вильнюсом при пересечении литовской границы.

Так что из-за крайне низкой скорости и невысокой экономической эффективности возникает вопрос: «А кто едет?»

Например, маршрут Париж — Лондон, в нем абсолютно понятны миллионные потоки. Или поезд Москва — Kisловодск, тут тоже сразу понятно, кто, куда и зачем едет, потому что по этому маршруту люди следуют прежде всего на отдых, так как кто-то не любит летать.

А теперь попытаемся определить, кто из Киева едет в Ригу и с какой целью. Если это гастарбайтеры, то им нет никакого смысла добираться через Беларусь. Если это дипломаты, то извините, но они такими поездами не ездят. Тогда кто? Направляющиеся к родственникам? К друзьям? Самолет в любом случае более конкурентоспособен при передвижении на такие расстояния.

Так что перед нами пузырь, который, как все детские пузыри, может продержаться некоторое время, но потом неизбежно лопнет.

— Почему Таллин, который изначально должен был принять участие в рассматриваемом проекте, в конечном итоге отказался?

— Как я понимаю, Таллин не полностью отказался, а планирует посмотреть, как будет развиваться данная ситуация, и после этого уже делать какие-либо экономические выводы. В Эстонии сегодня деньги считают лучше, чем в Латвии и Литве.

— С учетом того, что экономическая рентабельность проекта весьма спорная, а также беря во внимание сложную экономическую ситуацию на Украине, почему поезд «четырёх столиц» решили реализовать именно в этом году?

Я уверен, что здесь кроется политическая демонстрация: сворачиваем связи с Москвой и, напротив, «разворачиваем» связи на Север, а не на Восток.

Безусловно, это часть политического пиара.

— В ряде СМИ заговорили о том, что трудовая эмиграция с Украины в страны Прибалтики может изменить их этнический облик. Насколько реальна подобная угроза, и может ли реализация данного проекта ускорить этот процесс?

— Применительно к Латвии я пока не думаю, что это опасность. А касательно Литвы, то да, потому что, с одной стороны, украинцев становится больше, а, с другой стороны, литовцев становится меньше.