



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2009/1  
11 June 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцать вторая сессия  
Женева, 8-9 сентября 2009 года  
Пункт 2 с) предварительной повестки дня

**ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ИМЕЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ  
ДЛЯ ПАНЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ  
КОРИДОРОВ И ЗОН**

Узкие места в инфраструктуре транспорта

Опубликование доклада по вопросу узких мест и соответствующей  
деятельности

Записка секретариата

**I. ВВЕДЕНИЕ**

1. На своей двадцать первой сессии (9-10 сентября 2008 года) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта просила секретариат обеспечить опубликование доклада по вопросу узких мест и недостающих звеньев, подготовленного профессором Аланом Пирманом, и с удовлетворением отметила последующую деятельность,

связанную с дальнейшей разработкой и применением методологии, сформулированной в этом докладе (ECE/TRANS/WP.5/44, пункт 8). В настоящей записке приводится описание хода работы по опубликованию доклада и результатов соответствующей деятельности.

2. Секретариат завершил редактирование доклада об узких местах в декабре 2008 года и представил этот документ Комитету по внутреннему транспорту и его Бюро для одобрения (ECE/TRANS/205). После одобрения обоими органами на их соответствующих сессиях в феврале 2009 года окончательный вариант доклада был опубликован в мае 2009 года на английском языке. Варианты на русском и французском языках планируется опубликовать во второй половине 2009 года. На вебсайте WP.5 была создана ссылка на электронную версию этого доклада.

## II. ОБСУЖДЕНИЕ ДОКЛАДА ВНЕШНИМИ ЭКСПЕРТАМИ

3. Доклад по вопросу узких мест ЕЭК ООН стал предметом содержательного обсуждения среди участников круглого стола по интеграции и конкуренции между предприятиями транспорта и логистики, который состоялся в Париже 5-6 февраля 2009 года. Этот круглый стол был организован Совместным транспортным исследовательским центром МТФ-ОЭСР. В настоящем разделе резюмируются основные соображения, высказанные в ходе электронного обсуждения упомянутого выше доклада ЕЭК ООН, которое состоялось после круглого стола и было проведено на основе так называемого правила "Чатем-хауса"<sup>1</sup>.

4. Участвовавшие в дискуссии эксперты согласились с тем, что инфраструктура внутреннего транспорта в Европе главным образом предоставляется правительствами по ценам, которые обычно устанавливаются на значительно более низком уровне по сравнению с долгосрочными предельными издержками. Поэтому для определения узких мест и потенциальных инвестиций требуется административный процесс. Доклад ЕЭК ООН 2009 года<sup>2</sup> призван дать методологию для идентификации узких мест в целях дальнейшего анализа, в ходе которого будет рассмотрен ряд возможностей для

---

<sup>1</sup> Правило "Чатем-хауса" предусматривает, что участники дискуссии вправе использовать полученную информацию, но при этом ни фамилия, ни принадлежность участника не могут разглашаться.

<sup>2</sup> ЕЭК ООН (2009 год), *Методологическая основа для определения общих критериев, касающихся идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры*, Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк и Женева.

устранения таких узких мест, включая инвестиции, установление цен на пользование инфраструктурой, регулирование доступа и т.д.

5. В отличие от доклада ЕЭК ООН, в котором не проводится различия между национальными и международными узкими местами в инфраструктуре, участники обсуждения согласились с тем, что причины международных узких мест и решения для их устранения, по всей вероятности, носят иной характер по сравнению с национальными узкими местами. Если существует узкое место между странами или если проблема внутреннего узкого места главным образом вызвана тем, что оно ограничивает международное движение, то коренная причина вполне может быть связана с конкуренцией между государствами, преследующими узконациональные интересы, либо с отсутствием адекватного международного механизма финансирования.

6. Все участвовавшие в дискуссии эксперты согласились с тем, что узкие места зависят от цен. Другими словами, всегда можно установить достаточно высокую цену для устранения узкого места. Например, фиксированные ставки железнодорожных тарифов в Канаде, не предусматривающие сезонных колебаний, приводят к сезонной перегруженности. Напротив, гибкие ставки железнодорожных тарифов в Соединенных Штатах Америки позволяют устранить сезонную перегруженность.

7. Для установления пределов узкого места регуляторы используют механизмы определения границ рынка. Например, всякий раз, когда экономический регулятор (устанавливающий цены на элементы монополии/узкого места на таких рынках, как рынки энергии, железнодорожных перевозок, почтовых услуг) и компания ведут переговоры о том, какие продукты должны подпадать под действие ценового порога, необходимо провести анализ для определения границ рынка. Если можно продемонстрировать, что тот или иной продукт предлагается на рынке с достаточным уровнем конкуренции (когда, согласно тесту "гипотетического монополиста" Саймона, хозяйствующий субъект не может поднимать цену с прибылью для себя), то на данный продукт ценовой порог и механизм назначения предполагаемых цен не распространяются и начинает действовать фактический закон о конкуренции. В этом случае узкое место представляет собой оставшийся набор продуктов, к которым по-прежнему применяется ценовой порог. Таким образом, если исходить из имплицитного определения узкого места, оно представляет собой продукт или продукты в определенных географических условиях, когда гипотетический монополист может поднимать цены с прибылью для себя.

8. В принципе для оценки целесообразности регламентирования узкого места может применяться подход на основе скрытых цен. Скрытая цена - это издержки, которые "общество" готово нести для смягчения или устранения ограничения, что в свою очередь

отражает возможность использования более или менее адекватных заменителей для реализации мощностей, обеспечиваемых этим узким местом. Такой подход аналогичен процедуре определения границ рынка, которая обычно применяется в законе о конкуренции. Однако скрытую цену нельзя определить достаточно точно, для того чтобы использовать ее вместо рыночной цены, поэтому только цены, сформированные на относительно конкурентном рынке, служат убедительным критерием вмененных издержек недостаточной пропускной способности узкого места. Напротив, ответ на некоторые вопросы о выборе, который имеется у потребителей, может свидетельствовать о том, в какой степени рыночное преимущество влияет на возникновение узкого места, хотя этот процесс вряд ли позволит точно определить уровень необходимых инвестиций.

9. Классификация того или иного объекта в качестве "узкого места" потребовала бы проведения исследования по вопросу о том, какие меры принимают грузоотправители в ответ на ограничения пропускной способности автомобильной или железнодорожной инфраструктуры и что они могли бы предпринять в случае ее увеличения. Например, какие товары перевозятся по коридору? Можно ли эти товары перевозить альтернативными видами транспорта (узкое место с более низкой скрытой ценой) либо только одним видом транспорта (узкое место с более высокой скрытой ценой)? Могут ли потенциальные заказчики воспользоваться очень хорошими альтернативными условиями за счет других источников (узкое место с меньшей скрытой ценой) либо в противном случае они испытывают трудности или вынуждены платить слишком высокие цены за значительно менее качественные альтернативные варианты (узкое место с более высокой скрытой ценой)? и т.д. Найти ответы на эти вопросы непросто, и данные труднодоступны, однако идентификация узких мест на основе оценки скрытых цен может оказаться, если это практически осуществимо, более полезной по сравнению с исследованиями для выявления мест, где качество услуг ниже уровня проектных нормативов, либо для определения процентной доли времени, в течение которого пропускная способность маршрута ограничена.

10. Обсуждение показало, что применять напрямую стандартные экономические концепции для идентификации узких мест можно не ко всем видам наземного транспорта. Тщательно продуманный анализ узких мест в автодорожной сети используется в концепции взимания платы за перегруженность ее отдельных звеньев. Фактическая цена за пользование автодорожным звеном представляет собой денежную стоимость задержки других пользователей данного звена, обусловленной проездом одного транспортного средства. Звено следует расширить, когда текущая дисконтированная стоимость ожидаемой перегруженности может быть использована для оплаты увеличения пропускной способности. Настоящая аналитическая подборка отвечает выводам

исследования по вопросу узких мест в автодорожной инфраструктуре, которому посвящен доклад ЕЭК ООН.

11. В принципе все концепции пропускной способности исходят из ухудшения качества услуг по мере роста интенсивности движения. Вполне естественно предположить, что ухудшение качества услуг в транспортном секторе можно измерить с помощью задержек. Показатели пропускной способности автомобильных дорог измеряются с использованием кривых скорость-объем, которые показывают снижение скорости по мере увеличения объема движения на автомобильных дорогах разного типа. Значение, которое пользователи придают снижению качеству услуг на одном маршруте, зависит от наличия альтернативных маршрутов. Именно в этом случае полезно определять границы рынка. Если звено является одним из нескольких параллельных маршрутов, то спрос на этот маршрут будет чрезвычайно эластичным, и поэтому при повышении спроса на перевозки между двумя конечными пунктами объемы на разных маршрутах будут быстро сбалансированы между собой.

12. Можно ли определить кривые скорость-объем и установить стоимость снижения качества услуг на железнодорожном транспорте, используя для этого концепции узких мест в автодорожной инфраструктуре? Необходимо учитывать множество вопросов, если для определения скрытых цен железнодорожных узких мест предполагается применять стандартные экономические концепции. Во-первых, согласно стандартной теории движения, отсутствует "диспетчер" и скорость падает в результате решений, применяемых в процессе движения по автомобильной дороге не связанными между собой независимыми пользователями. В случае железных дорог это предположение, очевидно, не работает. Во-вторых, взимание платы за перегруженность подразумевает, что цель транспортной политики состоит исключительно в том, чтобы предоставлять услуги тем пользователям, которые будут платить за услугу максимальную сумму (без учета стоимости предоставления услуги). В действительности же существует гораздо более широкий набор мотиваций, чем предполагает стандартная теория перегруженности. В частности, директивные органы могут быть в большей степени заинтересованы в обслуживании своих собственных граждан в противовес тем, кто просто следует транзитом в другую страну. В третьих, для многих товаров надежность не менее важна, чем средняя скорость транспортировки, однако в стандартной теории стоимости перегруженности этот фактор во внимание не принимается. В-четвертых, в решениях о том, куда инвестировать и какие железнодорожные маршруты устанавливать, управляющий железной дорогой или инфраструктурой может руководствоваться стратегическими соображениями. В этом случае технические определения узких мест на основе объемов движения по конкретным участкам могут оказаться невозможными.

13. В заключение следует отметить, что, как показывает обсуждение доклада ЕЭК ООН по вопросу узких мест внешними экспертами, было бы желательно идентифицировать и ранжировать узкие места на основе скрытых цен, если их можно установить с достаточной степенью точности. Такой подход вполне пригоден для автомобильных дорог, но в случае железных дорог или внутренних водных путей его жизнеспособность менее очевидна. Это соответствует выводам доклада ЕЭК ООН (стр. 16-17). Однако в развитие содержащихся в докладе выводов в ходе этой дискуссии были конкретизированы предварительные условия для использования теоретически обоснованной процедуры идентификации узких мест в железнодорожных сетях на звеньевом уровне. Кроме того, в результате обсуждения выяснилось, что причины и средства устранения международных узких мест в инфраструктуре, по всей видимости, отличаются от причин и средств расшивки внутренних узких мест. Наконец, что не менее важно, экономические регуляторы транспортных сетей разработали прагматичные подходы к определению узких мест, которые могут представлять интерес для транспортных планировщиков.

### **III. ПЛАНИРУЕМЫЕ ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ**

14. В соответствии с упомянутой выше рекомендацией Рабочей группы секретариат предложил совместно организовать рабочее совещание ЕЭК ООН/ГД ТРЭН, на котором можно было бы, в частности, рассмотреть методологию КВТ, разработанную в ЕЭК ООН (2009 год), и практическую возможность ее использования при планировании транспортной инфраструктуры на панъевропейском уровне. Как ожидается, это рабочее совещание состоится во второй половине 2009 года.

-----