



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2001/3
TRANS/SC.2/2001/4

9 February 2001

RUSSIAN

Original: ENGLISH,
FRENCH and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Совместное заседание Рабочих групп по комбинированным
перевозкам и железнодорожному транспорту

(Первая сессия, 19 апреля 2001 года,
пункт 3 (b) повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Проблемы, возникающие в ходе комбинированных перевозок

Записка Председателя Рабочей группы

Примечание: В соответствии с решением тридцать третьей сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/87, пункт 28) "... проанализировать ряд отдельных международных железнодорожных линий СЛКП с учетом информации, которая будет предоставлена операторами комбинированных перевозок, в целях выявления эксплуатационных и административных проблем, возникающих в связи с оказанием услуг по международным комбинированным перевозкам", секретариат ЕЭК ООН приводит ниже сведения, представленные по этому вопросу Председателем Рабочей группы.

* * *

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. В ходе предыдущей сессии, состоявшейся 10-11 апреля 2000 года, WP.24 решила продолжить изучение проблем, являющихся причиной снижения качества железнодорожных транспортных услуг, в сотрудничестве со всеми партнерами по системе комбинированных перевозок.
2. Озабоченность WP.24 обусловлена существенным сокращением объема железнодорожных перевозок, отмечаемым с конца 1998 года. Серьезность ситуации становится особенно очевидной в свете постоянного роста объема комбинированных перевозок в предшествующие годы, который затем внезапно прекратился и сменился его резким сокращением.
3. Наряду с этим все более неотложный характер приобретает удовлетворение спроса на континентальные перевозки контейнеров в совершенно новом объеме, который ожидается в связи с будущим использованием судов вместимостью 8-10 тыс. TEU с ограниченным числом заходов в порты, где будут концентрироваться весьма объемные транспортные потоки.
4. WP.24 нужно не только проявлять бдительность, но и самой заниматься решением стоящих проблем и через посредство ее членов участвовать в работе по повышению качества транспортных услуг, не пытаясь при этом подменять собой соответствующие компетентные структуры и тем более принимать меры, которые дублировали бы уже предпринимаемые усилия. Напротив, WP.24 должна стимулировать эти усилия и внимательно следить за их результатами.
5. В этом отношении следует отметить, что в последнее время отмечается активизация усилий по оценке самых различных аспектов железнодорожных транспортных услуг, особенно связанных с комбинированными перевозками, среди широкого круга сторон - от самих транспортных операторов до Европейского союза - в рамках соответствующих исследовательских программ.
6. WP.24, со своей стороны, обратилась к своим коллегам из SC.2 - Группы по железнодорожному транспорту - с просьбой уделить внимание и оказать содействие в изучении эволюции рынка комбинированных перевозок и причин низкой эффективности железнодорожного транспорта. В июне текущего года должно было состояться

неофициальное совещание, в основном посвященное проблемам пересечения границ, однако в силу различных причин это мероприятие было перенесено.

7. Вместе с тем Председатель и секретариат WP.24 продолжали принимать соответствующие меры и устанавливать контакты с самыми различными сторонами в целях как можно более подробного изучения сути проблемы и выработки инициатив по ее решению.

8. Изначально предполагалось, что анализ ситуации будет проводиться на следующих линиях СЛКП: Берлин - Москва, Шопрон/Будапешт - Стамбул/Салоники, Бельгия - Испания и Соединенное Королевство - Венгрия.

9. К сожалению, ввиду крайней ограниченности отведенного времени (с приходившимся на это время периодом отпусков) собрать соответствующую информацию оказалось практически невозможно. В связи с этим Председатель и секретариат, не дожидаясь дополнительных указаний, сосредоточили свои усилия на работе с теми лицами и организациями, с которыми можно было установить контакт в период до начала нынешней сессии.

10. Качество железнодорожных транспортных услуг имеет особое значение для комбинированных перевозок, и любое его улучшение оказывает влияние на другие виды транспорта, что свидетельствует о привлекательности железнодорожных перевозок. Секретариат сосредоточил внимание на работе МСЖД и контактах с руководством проекта ТЕЖ, а Председатель взял на себя проведение анализа фактического положения дел в секторе железнодорожного транспорта.

11. В самом начале Председатель составил аналитическую схему (см. приложение), однако по мере расширения неофициальных контактов стали выясняться определенные дополнительные факторы, требующие проявления большего реализма и повышения доверия между всеми заинтересованными сторонами, что в свою очередь требует активизации усилий и укрепления партнерских связей.

A. АКТИВИЗАЦИЯ УСИЛИЙ

12. Комбинированные перевозки представляют собой целый комплекс услуг, оказываемых рядом различных сторон, и железнодорожные перевозки, на которые приходится наибольшая часть наземного маршрута (вместе с перевозками по внутренним

водным путям), являются их ключевым элементом. Логистическая цепь также в значительной мере зависит от железнодорожного транспорта.

13. Железнодорожному транспорту принадлежит важная роль на стремительно развивающемся рынке транспортных услуг, где для осуществления грузовых перевозок все шире используются интермодальные транспортные единицы (ИТЕ: контейнеры, съемные кузова и т.д.).

14. Вместе с тем качество железнодорожных транспортных услуг является нестабильным и недостаточным. Железнодорожные компании, на протяжении уже многих лет находящиеся в состоянии постоянной структурной перестройки, по всей видимости, испытывают особые затруднения с осуществлением перевозок ИТЕ.

15. Основной вопрос связан с реально имеющимися возможностями операторов железнодорожных перевозок. Им не всегда удается обеспечить выполнение договорных обязательств. Степень надежности, по всей видимости, зависит главным образом от службы тяги, т.е. от своевременного наличия локомотивов и в еще большей степени - машинистов. Выбор маршрутов отнюдь не является главным источником проблем: причина сбоев кроется в функционировании службы тяги.

16. Железнодорожным компаниям следует рекомендовать провести реалистичный и подробный анализ возможностей этой службы и сосредоточить усилия на ее укреплении, возможно, путем выделения дополнительных средств для обеспечения грузовых транспортных операций, осуществляемых в рамках комбинированных перевозок.

В. ПАРТНЕРСКИЕ СВЯЗИ

17. Поскольку маршруты осуществления перевозок являются международными, для выявления причин существующих проблем и отыскания путей их решения требуются совместные усилия всех операторов железнодорожных перевозок. В настоящее время создаются комиссии по контролю качества для конкретных транспортных осей или маршрутов. Результаты, полученные некоторыми из этих комиссий, дают основания для оптимизма, однако для обеспечения успеха требуется активное участие всех заинтересованных сторон.

18. Благодаря такой мобилизации усилий и консолидации отношений партнерства можно будет постепенно восстановить необходимое качество, и вновь обретенная

эффективность позволит выйти на новые рубежи в развитии комбинированных перевозок с использованием железнодорожного транспорта.

Приложение

Выявление причин сбоев и составление предложений в отношении возможных инициатив по повышению качества и эффективности железнодорожных перевозок: аналитическая схема

Подвижной состав: Повышение степени наличия вагонов (оборачиваемость, техническое обслуживание, ремонт и т.д.)

- Движение - пути - маршрут
- "конкуренция" между пассажирскими и грузовыми перевозками - определение приоритетных маршрутов для грузовых перевозок
 - пропускная способность инфраструктуры (в частности, узловых станций)
инвестиционная программа
 - смена бригад или локомотивов
 - обеспечение последовательности
- служба тяги
- компетентность машинистов (и их наличие)
 - универсальность локомотивов
- сертификация локомотивов/взаимное утверждение; создание пулов/официальное утверждение
- организация движения специализированных составов:
- поезда постоянного состава и интермодальные челночные поезда
 - обслуживание терминалов/ частотность
- прохождение "границ" сетей
- смотри "служба тяги" выше

Технические новшества - проверка новых решений	- слежение (GPS, температурные параметры ИТЕ и т.д.)
	- съемные кузова
	- двойной уровень?
	- специальные прицепы для комбинированных перевозок
	- легкие комбинированные платформы (например, шведские челночные поезда, в состав которых входят вагоны с подъемниками)
	- сотрудничество между железными дорогами и другими видами транспорта: порты, судоходные пути
Тарифы	повышение ставок и их различия между странами (влияние цен и стоимости использования)
	транспарентность ставок сборов, особенно связанных с использованием инфраструктуры
Партнерство	- связь
	• структурная перестройка компаний
	- организация инфраструктуры (доступ)
	- выбор партнера: единственный для данной оси? для данной сети?
	• диалог - согласованность между заинтересованными сторонами и властями, причастными к организации цепи комбинированных перевозок

- договорная основа
- ответственность, предполагающая применение штрафов/выплату компенсаций
- разработка критериев/параметров (в частности, сроки и т.д.), смотри СЛКП
- альтернативный вариант на случай социальных волнений.

Налаживание постоянного сотрудничества между сетями и между операторами: заключение соглашений между компаниями, комиссиями по контролю качества и т.д.

Предложение Повышение эффективности использования имеющегося потенциала (резервы повышения производительности: в частности, эффективность работы службы тяги - интенсивность перевозок).
Освоение новых технологий, в частности, обеспечение возможности слежения за передвижением груза для клиентов.

Цель Восстановление доверия и развитие новых возможностей для осуществления перевозок.
