



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2001/8
TRANS/SC.2/2001/9
31 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Совместное совещание
Рабочих групп по комбинированным перевозкам
и железнодорожному транспорту
(19 апреля 2001 года)

**ДОКЛАД СОВМЕСТНОГО СОВЕЩАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО
КОМБИНИРОВАННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ И РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ**

Записка секретариата

ДОКЛАД

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий документ был подготовлен секретариатом на основе протоколов Совместного совещания Рабочей группы по комбинированным перевозкам (WP.24) и Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2). В докладе кратко излагаются

выступления, мнения и ряд выводов, сделанных в ходе Совместного совещания.

Настоящий доклад должен послужить рабочим группам основой для обсуждения в ходе рассмотрения ими вопросов в этой области.

УЧАСТНИКИ

2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, а также представитель Европейской комиссии (ЕК).

3. Были представлены следующие межправительственные организации: Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).

4. Из неправительственных организаций были представлены следующие: Международное бюро по контейнерам (МБК), Европейская ассоциация интермодальных перевозок (ЕАИП), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный союз компаний по комбинированному автомобильно-железнодорожному перевозкам (МСККБ), Международный союз железных дорог (МСЖД).

5. По приглашению секретариата в работе сессии Совместного совещания принял участие представитель Европейского объединения комбинированных перевозок (ЕОКП).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/WP.24/2001/1 - TRANS/SC.2/2001/2

6. Совместно совещание утвердило предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

7. Совместное совещание избрало Председателем совещания г-на Д. Сабо (Венгрия).

МАНДАТ И ЦЕЛЬ

Документация: TRANS/WP.24/89, неофициальный документ № 4

8. Председатель напомнил, что Совместное совещание предложила провести Рабочая группа по комбинированным перевозкам с целью выяснить, как лучше стимулировать развитие комбинированных железнодорожных перевозок.

9. Совместное совещание приняло к сведению сообщение Председателя о том, что, хотя за последние десять лет объемы мировой торговли и международных перевозок увеличились на 2-3%, а морских контейнерных перевозок - почти на 10%, объемы комбинированных перевозок за период между 1998 и 2000 годами сократились. Эти цифры показывают необходимость принятия срочных и эффективных мер для обращения вспять тенденции к понижению, характеризующей комбинированные перевозки.

10. Председатель выразил надежду, что Совместное совещание пройдет в конструктивном ключе, в духе сотрудничества и даст хорошие результаты для поиска решений, полезных для всей цепочки комбинированных перевозок, и в частности рассмотрит роль правительств, ЕЭК ООН и других межправительственных организаций в стимулировании комбинированных перевозок, в том числе железнодорожных.

ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

Документация: TRANS/WP.24/2001/2 - TRANS/SC.2/2001/3; TRANS/WP.24/2001/3 - TRANS/SC.2/2001/4; TRANS/WP.24/2001/4 - TRANS/SC.2/2001/5; TRANS/WP.24/2001/5 - TRANS/SC.2/2001/6; TRANS/WP.24/2001/6 - TRANS/SC.2/2001/7; TRANS/WP.24/2001/7 - TRANS/SC.2/2001/8; неофициальный документ № 1 (2001); неофициальный документ № 2 (2001); неофициальный документ № 3 (2001); неофициальный документ № 4 (2001); неофициальный документ № 5 (2001); неофициальный документ № 6 (2001); неофициальный документ № 7

11. На своей тридцать четвертой сессии Рабочая группа по комбинированным перевозкам уже достаточно подробно рассмотрела цели Совместного совещания, а также ряд подлежащих обсуждению вопросов. Исходя из этого, секретариат подготовил повестку дня Совместного совещания, вынося в центр обсуждения следующие пункты:

- a) нынешнее положение в области комбинированных перевозок;
- b) проблемы, возникающие в ходе операций по комбинированным перевозкам;

с) возможные решения для преодоления проблем и наилучшая практика.

а) **Нынешнее положение в области комбинированных перевозок**

12. Совместное совещание приняло к сведению факты и цифры, характеризующие развитие комбинированных перевозок, которые были предоставлены секретариатом (TRANS/WP.24/2001/2 - TRANS/SC.2/2001/3).

13. Участники проинформировали Совместное совещание о нынешнем положении в области комбинированных перевозок, сложившемся в их странах.

14. Австрия считает комбинированные перевозки очень важным делом, в частности для стимулирования развития экологически чистого транспорта.

15. Беларусь сообщила, что в 2000 году объем контейнерных перевозок возрос на 20%. Беларусь разработала программу развития транзитных перевозок до 2005 года с упором на решение экологических проблем. Совместно с Польшей изучается вопрос о строительстве "бегущего шоссе" в Германию, а с Российской Федерацией - о координации тарифов, технических решений и использовании Транссибирской железнодорожной магистрали для перевозок в Японию и Китай.

16. Болгария осуществляет два проекта по комбинированным перевозкам. Один проект касается контейнерных перевозок между Софией и Солониками. Другой проект касается несопровождаемых комбинированных перевозок автомобильных запчастей между Польшей и Беларусью.

17. Чешская Республика сообщила, что с 1994 года объем комбинированных перевозок увеличивался приблизительно на 20% в год. Чешская Республика уделяет большое внимание упрощению процедур пересечения границ. Что касается ЕС, то время прохождения процедур было сокращено до 5 минут. Большое внимание уделяется заключению двусторонних соглашений с соседними странами.

18. Франция сообщила, что до 1997 года объем комбинированных перевозок по стране увеличивался и достиг 14 млрд. тонно-километров. В 1998 и 1999 годах было отмечено их сокращение. В 2000 году их объем сократился почти до уровня 1997 года. На долю комбинированных перевозок пришелся 1% от объема перевозок автомобильным транспортом. Сокращение объема комбинированных перевозок объяснялось низким качеством обслуживания. Поэтому грузоотправители сократили объем отправляемых

грузов. Одной из главных причин низкого качества обслуживания были забастовки. Основные линии комбинированных перевозок плотно загружены. Для повышения качества во Франции началось внедрение системы ключевых показателей эффективности комбинированных перевозок.

19. Германия сообщила, что объем внутренних комбинированных перевозок в стране постоянно сокращается. Основной причиной этого является переориентация компании DB Cargo, работающей на коммерческих условиях. Качество обслуживания неудовлетворительное. Более 50% комбинированных перевозок производится с опозданием на 2 или более часов. DB Cargo создала новый отдел по комбинированным перевозкам. Вместе с введением уведомлений о задержках это привело к повышению качества обслуживания. Объем международных комбинированных перевозок мог бы возрасти на 30-40% в случае предоставления необходимых коридоров, в частности альпийских коридоров.

20. Венгрия сообщила о постоянном увеличении объема комбинированных перевозок. В 2000 году их объем увеличился на 8% по категории "бегущего шоссе" и на 5% по категории несопровождаемых комбинированных перевозок. Потребности в финансировании подвижного состава и терминалов составляют 4 млн. долл. США в год.

21. Нидерланды рассматривают комбинированные перевозки не как цель, а как метод решения задач. В 2005 году будет введена в строй специализированная грузовая линия между Нидерландами и Германией. Ожидается, что наряду со схемой финансирования строительства/расширения терминалов для комбинированных перевозок это приведет к новому увеличению их объема.

22. Польша сообщила, что с 1999 года объем комбинированных перевозок, в стране не увеличивался. Внимание Польши было сосредоточено на решении правовых проблем, таких, как оказание недискриминационной государственной поддержки и реструктуризация польских государственных железных дорог.

23. Российская Федерация сообщила, что в 1999 и 2000 годах объем комбинированных перевозок возрос на 11%, в частности, на 25% возрос объем контейнерных комбинированных перевозок. Этот рост обеспечивается главным образом Транссибирской железнодорожной магистралью. Принимаются меры для охраны грузов в пути, такие, как их отслеживание в режиме реального времени. Российская Федерация изучает вопрос, возможен ли акцепт коносамента СМГС в качестве транзитного таможенного документа.

24. Словакия сообщила, что была разработана концепция развития комбинированных перевозок до 2010 года. Упор делается на решении трех основных задач: развитии инфраструктуры (терминалов), приведении законодательства в соответствие с требованиями ЕС и развитии несопровождаемых комбинированных перевозок. Ведутся переговоры о заключении двусторонних соглашений с соседними странами.

25. Словения сообщила, что в стране на долю комбинированных перевозок приходится 11% от общего объема железнодорожных перевозок. Внедряются новые услуги, такие, как маршрутные составы и новые линии. Словения приступила к осуществлению проекта "Ворота Словении", с помощью которого Любляна выдвигается на роль узла, связывающего Восток и Запад.

26. Швейцария сообщила, что с 2000 года она допускает ограниченное движение большегрузного транспорта. Это привело к увеличению автомобильных перевозок почти на 17%. В 2000 году объем несопровождаемых трансальпийских комбинированных перевозок возрос на 18%. Объем сопровождаемых комбинированных перевозок возрос на 3%. Расширенный коридор Лечберг/Симплон начнет действовать 1 июля 2001 года. Ожидается, что пропускная способность этого коридора составит 100 000 транспортных единиц в год.

27. ЕКМТ: проводит исследование путем опроса государств-членов об использовании комбинированных перевозок. Было получено только пять ответов, но предварительные результаты не подтверждают какого-либо расширения его использования.

28. На МСККП приходится около 65% европейских автомобильно-железнодорожных перевозок. В 2000 году после двух лет сокращения объема комбинированные автомобильно-железнодорожные перевозки стали увеличиваться в объеме. В то же время комбинированные перевозки характеризовались ухудшением качества обслуживания, подтвержденного оценкой качества, проведенной МСККП. Совместно с Европейской комиссией МСККП осуществил проект, призванный определить направления в повышении качества комбинированных перевозок в Европе. Основные выводы проекта изложены в TRANS/WP.24/2001/4-TRANS/SC.2/2001/5.

b) Проблемы, возникающие в ходе операций по комбинированным перевозкам

29. Первейшая проблема, на которую указал ряд участников, связана с вопросом качества, в частности ненадежностью и непунктуальностью железнодорожных служб. Проблема ненадежности/непунктуальности объясняется, по-видимому, рядом причин. Смена локомотивов и обслуживающего персонала приводит к задержкам, в частности,

когда подвижной состав и персонал принимающей страны отсутствуют в момент прибытия на границу транспорта, участвующего в комбинированных перевозках. Опоздания приводят не только к снижению качества, но и к росту затрат. Когда поезд задерживается на три часа, оплата дорожного оператора, ожидающего комбинированных перевозок, составляет 2 300 евро. Процедуры перевалки грузов и процедуры пересечения границы также являются факторами, обуславливающими опоздания.

30. Стоимость и структура цен при комбинированных перевозках были выделены в качестве важнейшего элемента при сопоставлении конкурентоспособности с перевозками, осуществляемыми одним видом транспорта. Только в случае, если комбинированные перевозки осуществляются при оптимальных условиях, можно предложить продукт, который по затратным характеристикам конкурентоспособен с перевозками, осуществляемыми одним видом транспорта, в частности автомобильным транспортом.

31. Проблемы ненадежности и непунктуальности усугубляются неготовностью железных дорог к предоставлению информации об этих проблемах. Это связано также с тем, что концепция менеджеров коридоров воплощается в жизнь на железнодорожном транспорте непоследовательно, так что потребители не могут воспринимать комбинированные автомобильно-железнодорожные перевозки как комплексное решение.

32. Ряд представителей указал, что концепция комплексных решений связана также с проблемой ответственности за грузы. Комбинированным перевозкам наносит ущерб тот факт, что они производятся при различных режимах ответственности. Согласование режимов ответственности, в первую очередь между КДПГ и МГК, сделает комбинированные перевозки более привлекательными для грузоотправителей.

33. Как указано выше, было отмечено, что для того, чтобы комбинированные перевозки могли конкурировать с перевозками одним видом транспорта, в частности с автомобильными, условия для комбинированных перевозок должны быть оптимальными. Как указано выше, одним из факторов, обуславливающим опоздания, является смена локомотивов и персонала на границах. Это объясняется тем, что страны отказываются взаимно признавать подвижной состав. Приводимые при этом аргументы связаны, главным образом, с соображениями безопасности и, в меньшей степени, с техническими трудностями.

34. Политика разделения управления инфраструктурой и тяговой деятельности и перевода их на коммерческую основу в более либеральных условиях берется на вооружение все большим числом стран, в первую очередь в Европейском союзе. Однако

эта политика создает трудности правительствам при выделении финансовой помощи на нужды комбинированных перевозок и может нанести ущерб конкурентной борьбе.

35. Что касается комбинированных перевозок, то необходимо также рассмотреть вопрос, следует ли стремиться к обеспечению одновременно сопровождаемых и несопровождаемых перевозок. Сопровождаемые перевозки, с затратной точки зрения, неоптимальны. Поэтому следует задуматься, не использовать ли ограниченные ресурсы, выделяемые на комбинированные перевозки, на нужды несопровождаемых перевозок, в рамках которых комбинированные перевозки могут более успешно конкурировать с перевозками одним видом транспорта.

36. Совместное совещание отметило также, что комбинированные перевозки конкурируют с пассажирскими перевозками за использование имеющейся инфраструктуры, возможности которой ограничены. Принимая во внимание недавний успех высокоскоростных пассажирских перевозок дальнего следования, таких, как ТЖВ и "Талис" в Западной Европе, можно было бы предположить, менеджеры инфраструктуры и железнодорожные компании могли бы получать большую прибыль с капиталовложений, уделив особое внимание пассажирским перевозкам. Этот вопрос должен быть четко определен железными дорогами и их партнерами по цепочке комбинированных перевозок.

с) Возможные решения для преодоления проблем и наилучшая практика

37. Совместное совещание, отметив, что только некоторые из обсужденных проблем относятся к кругу ведения рабочих групп, пришло к выводу, что правительства в целом заинтересованы в стимулировании комбинированных перевозок.

38. В результате явно низкого качества обслуживания при комбинированных перевозках были выдвинуты инициативы по налаживанию сотрудничества между железными дорогами, операторами комбинированных перевозок и операторами транспорта и материально-технического обеспечения, с тем чтобы измерить и в результате этого повысить эффективность комбинированных перевозок. Подобное партнерство было налажено, например, во Франции и Бельгии.

39. Совместное совещание высказало мнение, что для стимулирования международных комбинированных перевозок операторам и регулирующим органам было бы важно развивать эти инициативы и обмениваться наиболее удачным опытом. Кроме того, совместное совещание пришло к выводу, что вся отрасль международных комбинированных перевозок выиграла бы, если бы инициативы по налаживанию

партнерских связей и определению эффективности были, насколько это возможно, объединены и согласованы во избежание разработки несовпадающих стандартов. В связи с этим Совместное совещание отметило, что правительства и международные организации могли бы сыграть в этом деле важную координирующую роль.

40. Совместное совещание выразило также мнение, что вопрос о затратах и установлении цен имеет первостепенное значение при определении конкурентоспособности комбинированных перевозок. Совместное совещание отметило, что, поскольку в одной операции по комбинированным перевозкам участвуют несколько операторов, важно очень четко применять затратную структуру, чтобы комбинированные перевозки как продукт оставались конкурентоспособными. Проблема определения затрат и цен в значительной мере носит оперативный характер. Однако важно выяснить, не вызваны ли некоторые затраты при комбинированных перевозках сопровождающими их препятствиями, которые с помощью правительств можно было бы устранить.

41. Совместное совещание отметило также, что, учитывая экологические преимущества комбинированных перевозок, их безопасность и положительное влияние на сокращение загруженности транспортных артерий, важно было бы рассмотреть вопрос о выделении государственных средств на стимулирование комбинированных перевозок. Следует рассмотреть возможность выделения средств и на развитие инфраструктуры, и на оперативную деятельность. При этом важно учесть, как это скажется на конкурентоспособности других видов транспорта.

42. Совместное совещание пришло к выводу, что такие вопросы, как упрощение пересечения границ, пограничный контроль, взаимозаменяемость и взаимное признание подвижного состава и обслуживающего персонала, относятся к кругу ведения правительств.

43. В связи с этим Совместное совещание приняло к сведению положение в области автомобильного транспорта, где подобные вопросы давно уже решены на международном уровне.

44. Совместное совещание отметило, что на международном уровне уже признано, что унификация режимов гражданской ответственности способствовала бы облегчению комбинированных и мультимодальных перевозок и тем самым сделала бы эти альтернативные виды перевозок более привлекательными.

45. Совместное совещание выразило мнение, что общий единообразный режим гражданской ответственности при мультимодальных перевозках является его основной

целью. Однако для стимулирования общеевропейских комбинированных перевозок следует изучить возможности согласования, на первых порах, вопросов гражданской ответственности за автомобильные и железнодорожные перевозки.

ВЫВОДЫ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ РАБОЧИМ ГРУППАМ

46. Совместное совещание подчеркнуло важность непрерывного диалога между всеми партнерами в системе комбинированных перевозок в целях решения проблемы качества услуг по комбинированным перевозкам, что, по мнению Совместного совещания, является основным препятствием для дальнейшего развития рыночного сегмента комбинированных перевозок. В этом контексте Совместное совещание рассмотрело, в частности, вопрос о том, какие правительственные меры поддержки могли бы содействовать этому процессу.

47. Совместное совещание выразило мнение, что последующая деятельность должна быть сконцентрирована на следующих вопросах:

- a) моделях партнерства, включая типовые соглашения и наилучшую практику, а также ключевые показатели эффективности работы с учетом аспекта свободной конкуренции и антимонопольных норм. Совместное совещание высказало предположение, что было бы полезно разработать согласованный метод определения эффективности;
- b) калькуляции себестоимости, ценообразовании и субсидиях с уделением особого внимания конкретным элементам, на основе которых строится каждый из этих экономических параметров, вопросам о том, какие факторы влияют на каждый из этих элементов и каким образом оптимизация данных элементов может содействовать развитию комбинированных перевозок;
- c) упрощении процедур пересечения границ, согласовании методов пограничного контроля и взаимной эксплуатационной совместимости в ходе международных перевозок, в том числе взаимному соглашению относительно подвижного состава;

- d) согласованию режимов ответственности в рамках мультимодальных перевозок с целью сделать их более привлекательными для потребителя.

48. Совместное совещание предложило Рабочей группе по комбинированным перевозкам (WP.24) и Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2) рассмотреть эти последующие действия на своих ближайших сессиях.
