



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/1999/18  
14 July 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят третья сессия, 6-8 октября 1999 года,  
пункт 16 повестки дня)

ПРАКТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК И РАЗВИТИЕ  
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Передано Международным союзом компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных  
перевозок (МСККП)

Просьба иметь в виду, что распространение документов Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы, за исключением докладов и повесток дня, будут иметь следующее обозначение: TRANS/SC.2/год/порядковый номер. Доклады, повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/SC.2/189).

Примечание: Рабочая группа по комбинированным перевозкам (WP.24) на своей тридцать первой сессии (13 апреля 1999 года) обсудила, в частности, роль железнодорожного транспорта в развитии комбинированных перевозок. Большинство представителей высказали озабоченность в связи с относительным сокращением объема комбинированных перевозок и указали, что причинами такого сокращения объема частично является неудовлетворительный уровень качества обслуживания, в особенности ненадежная работа части железнодорожных операторов. В этой связи Рабочая группа предложила SC.2 изложить свое мнение в связи со сложившимся положением (TRANS/WP.24/83, пункты 38-40).

По просьбе секретариата Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП) передал информационную записку по этому вопросу, которая приводится ниже для рассмотрения Рабочей группой.

\* \* \*

## **Тенденции сокращения объема комбинированных перевозок**

### **Факты и цифры**

#### **Документ для обсуждения, подготовленный МСККП**

#### **Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок, Брюссель**

Хорошо известно, что ЕЭК ООН внимательно следит за развитием комбинированных перевозок, и МСККП выражает особую признательность за предоставленную ей возможность поделиться своими мнениями и принять участие в обсуждении вопроса о тенденциях сокращения объема этого вида перевозок.

Впервые за нескольких десятилетий почти все операторы, объединенные в МСККП, отметили настораживающую негативную тенденцию в области изменения объема перевозок. Несмотря на то, что в 1998 году они по-прежнему зафиксировали небольшое увеличение объема перевозок, что частично объяснялось существенными темпами роста в несколько десятков процентов в первой половине года, во второй половине года наметилось сокращение, которое, к сожалению, продолжается и в нынешнем году. Еще на своей Генеральной Ассамблее 1998 года МСККП открыто выразила озабоченность в связи с недопустимым снижением качества перевозок на основных международных маршрутах и указала на негативные последствия этого явления.

Несмотря на то, что большое количество железнодорожных предприятий не стремилось обеспечить те услуги, которые согласованы в контрактах с операторами, являющимися их клиентами, а операторы тем не менее были вынуждены оплачивать эти услуги, эти предприятия пытаются улучшить свое финансовое положение путем необоснованного завышения цен, не учитывая тот факт, что такие действия вызывают серьезные трудности у некоторых клиентов. Реакция рынка не заставит себя долго ждать. Разрыв между ожиданиями рынка и транспортной политикой и услугами, представляемыми железными дорогами, продолжает расширяться. Заторы дорожного движения все увеличиваются, в частности, из-за того, что перевозки, осуществляемые по железным дорогам, возвращаются на автомобильные дороги.

МСККП считает, что идея проведения коренной реформы в железнодорожном секторе является правильной, поскольку она опирается на принцип, в соответствии с которым только серьезная конкуренция между железными дорогами обеспечит в долгосрочной перспективе увеличение производительности, как это происходит в других видах транспорта и промышленности. Краткосрочное решение могло бы состоять в том, чтобы рассматривать комбинированные перевозки в качестве услуг общего пользования, как, например, в случае пассажирских железнодорожных или автобусных перевозок, что позволило бы обеспечить для этих перевозок соответствующее финансирование. Однако

возможные в этом случае субсидии должны предоставляться таким образом, чтобы они не противоречили нормам конкуренции, что означает, что они должны предоставляться всем тем, кто обеспечивает услуги по железнодорожным перевозкам. Снижение сборов за инфраструктуру, вероятно, могло бы явиться наиболее нейтральным решением. Такое понижение сборов обосновано, поскольку интернализация внешних затрат и, следовательно, повышение уровня безопасности, обеспечиваемое железнодорожным транспортом, не включены в гармонизированную систему взимания сборов для всех видов транспорта.

В нынешнем положении, когда железнодорожный транспорт продолжает терять свою долю на рынке, ЕЭК ООН и ее государства-члены должны обсудить эту проблему и должны работать над ней постоянно в будущем с целью возможного введения мер, которые:

- \* будут поддерживать традиционные железнодорожные компании, добивающиеся прогресса в области либерализации;
- \* обеспечат наблюдение за теми компаниями, которые пользуются своим монопольным положением или укрепляют его;
- \* будут способствовать снижению неприемлемых рисков для новых операторов; и
- \* обеспечат защиту частных компаний, уже активно действующих на этом рынке.

Тяжелое положение операторов комбинированных перевозок сохранится до тех пор, пока не будут надлежащим образом изменены рамочные условия для всего железнодорожного транспорта. Вместе с тем компании МСККП делают со своей стороны все возможное, с тем чтобы исправить сложившееся положение с помощью различных мер. Например, МСККП разработал новые правила и условия, которые обеспечивают создание транспарентных правовых рамок и более полно учитывают интересы клиентов.

Кроме того, его члены предпринимают все усилия для увеличения производительности путем более полного использования грузоподъемности поездов с целью устранения несбалансированных перевозок, расширения сети линий, обслуживаемых челночными поездами вместо повагонных отправок, улучшения логистического обеспечения путем внедрения современного компьютерного оборудования и более тесного сотрудничества между операторами. Это сотрудничество не ограничивается областью эксплуатации и в некоторых случаях приобретает также форму тесного партнерства.

МСККП, выступая в качестве ассоциации, учитывает эти изменения на рынке перевозок путем введения поправки в свои статутные документы, которая позволяет ему представлять интересы всех независимых операторов комбинированных перевозок, в том числе даже тех, которые конкурируют друг с другом. Последние изменения свидетельствуют о том, что все операторы исходят из общего интереса в таких областях, как унификация методов перевозок, методов телесвязи и обработки данных, транспортная

политика, рамочные условия для комбинированных перевозок, качество железнодорожных перевозок и т.д. Вместе с тем МСККП приветствует операторов, основными держателями акций которых являются железнодорожные компании, в качестве своих ассоциированных членов. МСККП считает, что его роль заключается не только в оказании содействия своим ассоциированным членам, но и в обеспечении постоянного диалога в области эксплуатации и политики со всеми теми, кто может способствовать дальнейшему развитию комбинированных перевозок и вносить свой вклад в обеспечение устойчивой мобильности.

Руди КОЛЬ  
Генеральный директор

---