



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2003/6
4 August 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

(Пятьдесят седьмая сессия, 21-23 октября 2003 года,
пункт 5 повестки дня)

**ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Представлено правительствами Венгрии, Литвы,
Словакии, Словении и Швеции

ВЕНГРИЯ

С середины 90-х годов национальная железнодорожная компания "МАВ Лтд.", на долю которой приходится 95% транспортной деятельности на железнодорожном транспорте Венгрии, укрепила свои позиции, перевезя в 2002 году 161,9 млн. пассажиров и 43,0 млн. т грузов, т.е. ее пассажирооборот достиг в 10,4 млрд. пассажиро-км, а нетто грузооборот - 7,2 млрд. т-км.

В соответствии со своим планом деловой активности в 2003 году МАВ планирует перевести 163,5 млн. пассажиров, т.е. на 1% больше, чем в прошлом году, что объясняется ростом объема перевозок учащихся в результате увеличения продолжительности

школьного обучения и ростом объема перевозок граждан Венгрии, проживающих в соседних государствах, а также 44,1 млн. т. грузов (+2,5%); эти цифры основаны на прогнозируемых темпах роста национальной экономики и динамике внутреннего спроса и внешней торговли.

В ближайшем будущем, после присоединения Венгрии к Европейскому союзу 1 мая 2004 года, существенных изменений в этой сфере не ожидается, поскольку до конца 2006 года на Венгрию не распространяется действие принципов полномасштабной международной конкурентной борьбы в секторе железнодорожных и грузовых перевозок. Стратегическая цель заключается в сохранении уже достигнутых долей железных дорог в транспортном секторе Венгрии: 40% - на рынке пассажирских перевозок общественным транспортом неместного значения и 29% - в грузовом сообщении.

С середины 2002 года ускорились процессы реформирования и преобразования Венгерских государственных железных дорог (МАВ). Изменение Закона о железных дорогах в 2001 году создало правовую базу для введения положений ЕС. На этой основе в МАВ произошло внутреннее разделение пяти сфер деятельности, и начиная с 2003 года ее подразделения, отвечающие за инфраструктуру, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, тягу, и аппарат центрального управления ведут собственный балансовый учет. Были подготовлены и в скором времени будут опубликованы постановления министерства по следующим вопросам:

- о порядке разделения бухгалтерских счетов;
- о взимании сборов за пользование инфраструктурой;
- о распределении пропускной способности железнодорожных путей.

Уже вступило в силу постановление о лицензировании железнодорожных предприятий, была также сформирована организация, занимающаяся вопросами лицензирования. Временно в рамках сектора инфраструктуры МАВ был создан орган по распределению пропускной способности железных дорог и определению размеров сборов с пользователей, который после присоединения к ЕС будет преобразован в отдельное бюджетное учреждение. Аналогичным образом к тому времени будет сформирована организация по рыночному контролю, которая будет рассматривать претензии, связанные с распределением пропускной способности инфраструктуры и размером сборов с пользователей.

Что касается развития рыночных отношений и изменения экономических условий деятельности, то была начата подготовительная работа по разработке нового закона о железных дорогах, с тем чтобы перевести отношения государства и МАВ на рыночную

основу и создать договорную систему государственного финансирования перевозок общественным транспортом. К моменту присоединения к ЕС Венгрия выполнит все условия, выдвинутые Европейским союзом в договоре о присоединении.

В течение 2003-2004 годов 50% капиталовложений и работ по модернизации Венгерских государственных железных дорог будет финансироваться благодаря поддержке ЕС по линии ИСПА в размере приблизительно 250 млн. евро, а другая половина - за счет займов ЕИБ и дотаций из национального бюджета. Эти средства будут использоваться для реконструкции двух основных участков протяженностью 133 км и модернизации (увеличение скорости движения и оснащение в соответствии со стандартами уровня 1 ЕТКС) участков протяженностью 81 км и 100 км панъевропейского транспортного коридора V, а также двух других участков (178 км и 125 км) коридора IV.

Что касается в целом весьма устаревшего подвижного состава, то на модернизацию 26 электровозов и 40 тепловозов планируется выделить 35 млн. евро за счет займа банка "Еврофима", а на реконструкцию 136 пригородных пассажирских вагонов - 40 млн. евро за счет кредита ЕБРР. Планируется также закупить 13 двойных тепловозных секций и произвести реконструкцию вагонов, оснащенных кабиной машиниста.

ЛИТВА

В целях развития пассажирского транспорта в Литве в январе 2003 года министр транспорта и связи утвердил новые правила перевозки пассажиров и багажа (№ 3-26).

Внутренние грузовые перевозки осуществляются в соответствии с правилами грузовых перевозок по железным дорогам, которые были утверждены министром транспорта и связи в июне 2000 года (№ 174). Международные пассажирские и грузовые перевозки выполняются в соответствии с двусторонними и многосторонними соглашениями, заключенными с разными странами, согласно требованиям международных организаций и в рамках участия в различных международных проектах.

В стадии подготовки находится проект постановления правительства Литовской Республики о стратегии реформирования Литовских железных дорог на 2003-2006 годы. В скором времени этот проект будет представлен правительству. Цель стратегии состоит в обеспечении необходимой правовой и экономической базы для эффективной деятельности железнодорожного сектора Литвы в условиях открытого рынка, которые будут созданы в результате интеграции в Европейский союз.

Эта стратегия определяет:

- роль государства в: финансировании проектов модернизации и развития железных дорог, обеспечении контроля за инфраструктурой железных дорог и управления железнодорожным движением, а также в субсидировании выполнения обязательств по обслуживанию общественным транспортом;
- будущую структуру железнодорожного сектора;
- этапы реформы.

Железнодорожная собственность, которая принадлежит государству, будет передана под управление государственной компании "Железнодорожная инфраструктура". В рамках СГК "Литовские железные дороги" будет создано четыре подразделения: "Пассажирские перевозки", "Грузовые перевозки", "Текущее обслуживание и управление железнодорожной инфраструктурой" и "Инфраструктура железных дорог общего пользования".

Функции текущего обслуживания инфраструктуры и управления движением будут осуществляться подразделением "Текущее обслуживание и управление железнодорожной инфраструктурой" СГК "Литовские железные дороги" в соответствии с соглашением с государственной компанией "Железнодорожная инфраструктура".

Реформа Литовских железных дорог будет проходить в пять этапов.

На первом этапе (до 31 декабря 2003 года) будет разделена финансовая отчетность СГК "Литовские железные дороги" по типу деятельности: пассажирские перевозки, грузовые перевозки, текущее обслуживание железнодорожной инфраструктуры и инфраструктура. На втором этапе функции управления железнодорожной собственностью будут переданы СГК "Литовские железные дороги", и после принятия соответствующих законов будут созданы следующие подразделения: "Пассажирские перевозки", "Грузовые перевозки", "Текущее обслуживание и управление железнодорожной инфраструктурой" и "Инфраструктура железных дорог общего пользования". На третьем этапе реформы будет юридически зарегистрирована СГК "Литовские железные дороги". На четвертом этапе будет учреждена государственная компания "Железнодорожная инфраструктура" и приняты законы, регулирующие потоки финансовых ресурсов для вновь созданной компании. На пятом этапе - после присоединения к Европейскому союзу - планируется либерализовать рынок внутренних перевозок и рынок перевозок по железным дорогам в международном сообщении. После

реформирования сектора железнодорожных перевозок новые предприятия, получившие лицензии и свидетельства о безопасности и заключившие соглашение с управляющим железнодорожной инфраструктурой по вопросам перевозок по железным дорогам общего пользования, получают право на использование таких железных дорог.

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и железнодорожный подвижной состав

В 2002 году в сектор железнодорожных перевозок было инвестировано 241,5 млн. литовских талонов, из которых приблизительно 199,4 млн. - в железнодорожную инфраструктуру и 19,3 млн. - в подвижной состав. Финансирование осуществлялось из государственного бюджета (12,4 млн. талонов), за счет собственных средств компаний (144 млн. талонов) и из международных финансовых учреждений (85,1 млн. талонов).

В 2003 году планируется инвестировать в железнодорожный сектор 340,5 млн. талонов, из которых 233,5 млн. предназначается на железнодорожную инфраструктуру и 58,9 млн. - на подвижной состав. По плану финансирование также должно осуществляться из государственного бюджета (27,5 млн. талонов), за счет собственных ресурсов компаний (155 млн. талонов) и из международных финансовых учреждений (158 млн. талонов).

СЛОВАКИЯ

Данные о динамике железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок за прошедший период и в будущем

Вид перевозок	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год
Пассажирские перевозки (млн. пассажиров)	59,43	55,53	56,0	58,0	60,8	62,0
Грузовые перевозки (тыс. т)	49 863	51 900	51 730	51 820	52 030	52 320

Железнодорожная компания - Железные дороги Словакии - обеспечивает пассажирские перевозки по своей сети в регулярном и нерегулярном сообщении. Практически все перевозки выполняются на поездах, принадлежащих предприятиям пассажирского транспорта. Согласно последней статистике пассажирских перевозок, их рыночная доля по числу перевезенных пассажиров составляет приблизительно 13%.

В рамках Железных дорог Словакии в регионах будут созданы новые компании для обслуживания перевозок в региональном сообщении.

Прямые негативные последствия и риски, влияющие на эффективность железнодорожных перевозок, могут быть обусловлены реструктуризацией словацкой промышленности, в частности снижением объема производства. К позитивным элементам, способным повлиять на качество транспортных услуг и конкурентоспособность железных дорог, относится значительный экономический потенциал роста в Словакии, Чешской Республике, Венгрии и странах Сообщества Независимых Государств. Можно ожидать продолжения этой тенденции в секторе перевозок сырья из Сообщества Независимых Государств, поскольку развитие данного сектора зависит не только от уровня услуг, предоставляемых Железными дорогами Словакии, но и от тарифной и ценовой политики наших восточных соседей.

На количественных показателях транспортной деятельности также может отразиться тот факт, что инфраструктурой будут пользоваться новые хозяйствующие субъекты, т.е. новая коммерческая компания будет вынуждена функционировать в условиях рыночной конкуренции. С приближением даты присоединения Словакии к Европейскому союзу конкуренция будет усиливаться, при этом можно ожидать, что доступ к сети могут запросить и другие зарубежные компании (например, Железные дороги Германии, Железные дороги Австрии и многие другие).

Новые тенденции

В 2002 году железнодорожная компания - Железные дороги Словакии - разработала (и в 2003 году согласовала с руководящими органами компании) документ под названием "Стратегия развития Железных дорог Словакии". Одна из первоочередных задач вышеупомянутой стратегии заключается в продолжении преобразований и реструктуризации, т.е. в разделении компании на независимые подразделения, занимающиеся грузовыми перевозками, пассажирскими перевозками и комбинированными перевозками. Этот процесс непосредственно связан также с реструктуризацией прошлых обязательств государства по перевозкам общественным транспортом.

Еще одна сфера, где ожидается появление новых перевозчиков, - региональное железнодорожное сообщение, для чего в прошлом уже были разработаны проекты по реформированию. Сроки их формирования и ассортимент услуг, предлагаемых такими компаниями, непосредственно зависят, в частности, от хода реформирования сферы государственного управления (всеобъемлющее финансирование перевозок в рамках так называемых "территориальных единиц более высокого уровня" (ТЕВУ)) либо от возможностей привлечения потенциальных инвесторов и продолжения деятельности в сфере железнодорожного транспорта (ТЕВУ-Братислава и ТЕВУ-Жилина).

Третья группа железнодорожных компаний подлежит лицензированию на основании Закона о железных дорогах № 154/1996, принятого Национальным советом Словакии, с поправками, внесенными последующими постановлениями. В настоящее время для девяти компаний выдана одна лицензия на оперативную деятельность, в том числе шесть компаний занимаются в основном текущим обслуживанием путей и соответствующих сооружений.

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав

- i) инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в 2002 году: 10 млрд. словацких крон
- ii) инвестиции в подвижной состав в 2002 году: см. таблицу ниже

Тип подвижного состава	2002 год
Товарные вагоны	1 129 749 395 слов. крон
Пассажирские вагоны	1 077 825 319 слов. крон
Локомотивы	67 155 139 слов. крон
Всего	2 247 774 863 слов. крон

СЛОВЕНИЯ

Данные о динамике железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок за прошедший период и в будущем:

Таблица 1: Грузовые перевозки
(млн. тонн)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
14 360	14 396	14 226	15 064	14 919	16 339	17,0
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
18,0	19,0	20,0	22,5	23,5	25,0	27,0

Таблица 2: Пассажирские перевозки
(млн. пассажиров)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
13 568	13 907	13 756	15 010	14 484	14 519	15,0
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
15,3	15,7	16,2	16,6	17,0	17,5	18,0

На первом этапе на макроорганизационном уровне предлагаемая структура компании будет преобразована по аналогии с организационной структурой холдинга, который будет окончательно сформирован в течение 2003 года.

Организационная структура (предложение) - Железные дороги Словении/холдинг:

Грузовые перевозки
Пассажирские перевозки
Инфраструктура
Недвижимое имущество
Вспомогательные предприятия
Службы тяги и технического содержания

ШВЕЦИЯ (информация, представленная администрацией "Банверкет")

"Банверкет" - ведомство, ответственное за железнодорожные перевозки в Швеции: оно следит за тенденциями в железнодорожном секторе и активно влияет на них, оказывает содействие парламенту и правительству при рассмотрении вопросов, связанных с железными дорогами, и отвечает за эксплуатацию принадлежащих государству железнодорожных путей и сооружений и за управление ими, координирует перевозочную деятельность в местном, региональном и межрегиональном железнодорожном сообщении и оказывает поддержку научно-исследовательской деятельности и разработкам в железнодорожном секторе.

Пассажирский транспорт

Если учитывать экономический спад и относительно слабый рост внутреннего потребления, то 2001 год запомнится как год с неожиданно высокими показателями роста общего объема пассажирских перевозок. Объем пассажирских перевозок вырос за год приблизительно на 1,5%. Радикальных изменений в рыночных долях разных видов

транспорта не произошло, хотя, по всей видимости, по сравнению с другими видами транспорта объем железнодорожных перевозок увеличился в значительно большей степени, т.е. приблизительно на 6%.

Одним из факторов, объясняющих рост спроса на железнодорожные перевозки, является консолидация и создание новых путей и систем управления движением. Сектор железнодорожных перевозок заметно укрепил свои позиции, несмотря на тот факт, что соотношение цен на железнодорожные и пассажирские автомобильные перевозки в 2001 году складывалось в пользу легкового автотранспорта. Более того, действительная цена на бензин даже несколько снизилась.

Общий объем дальних перевозок всеми видами транспорта (расстояние свыше 100 км) возрос чуть более чем на 2%, тогда как прирост в секторе железнодорожных перевозок на дальние расстояния составил свыше 5%. Объем перевозок воздушным транспортом не изменился, тогда как пробег легковых автомобилей увеличился таким образом, что доля легкового автотранспорта, составляющая около 70%, осталась неизменной. Доля железнодорожных перевозок частными компаниями составила 13% от общего объема перевозок на большие расстояния, т.е. по сравнению с предыдущим периодом снизилась. Это объясняется главным образом тем, что, помимо ГЖДШ, железнодорожными перевозками в дальнем сообщении занималась только компания "Свенска Тогкомпаниет". В 2000 году в течение трех месяцев действовала Юго-западная линия на Западном побережье.

За год объем железнодорожных перевозок на короткие расстояния (расстояние менее 100 км) возрос почти на 7% по сравнению с общим увеличением для всех видов транспорта, составившим чуть более 1%. Это, вероятно, объясняется в основном возросшей ролью перевозок по стационарному маршруту через пролив Эресуни.

Несмотря на относительно большое различие в темпах роста, результаты с точки зрения рыночных долей были умеренными, поскольку легкой автотранспорт по-прежнему занимает доминирующее положение. Доля всех видов общественного транспорта на рынке перевозок на короткие расстояния в совокупности составила 16%, тогда как на долю легкового автотранспорта приходится приблизительно 78%. На долю частных железнодорожных операторов, особенно компании "Ситипенделн" в Стокгольме, приходится 45% объема железнодорожных перевозок. По сравнению с предыдущим годом этот показатель несколько снизился. ГЖДШ по-прежнему занимает доминирующее положение и на рынке региональных перевозок.

Если резюмировать все вышесказанное, то, несмотря на проблемы, связанные с наличием услуг и точностью соблюдения графика движения, с точки зрения показателей объема перевозок 2001 год оказался для железных дорог благоприятным. И это при всем том, что в среднем половина мест в поездах пустовала. Подобная проблема характерна практически для всех железнодорожных маршрутов, поскольку железнодорожное сообщение, привлекательное в одном направлении, может оказаться менее привлекательным в обратном направлении. Таким образом, ключевая задача для повышения рентабельности железнодорожных компаний - попытаться увеличить степень занятости пассажирских кресел в поездах без увеличения объема перевозочной деятельности. Возможно, повышению привлекательности будет также способствовать использование механизма ценообразования, т.е. установления цен с учетом спроса.

Грузовой транспорт

После рекордного 2000 года в 2001 году было отмечено весьма существенное снижение общего объема грузовых перевозок. Спрос снизился до самого низкого уровня за весь период после спада в начале 90-х годов. В целом такое снижение главным образом обусловлено более слабым спросом и уменьшением экспортных поставок, что в свою очередь следует рассматривать в свете глобального экономического спада, произошедшего в том году.

Пробег транспортных средств на большие расстояния, т.е. доля перевозок на расстояние свыше 100 км снизилась в 2001 году по сравнению с предыдущим годом почти на 3%, тогда как пробег грузовых автомобилей на короткие расстояния, т.е. на расстояние менее 100 км, снизился приблизительно на 4%. Объем автомобильных грузовых перевозок на большие расстояния снизился на 2% вследствие уменьшения потребления, сокращения экспорта и уменьшения объема импорта продукции для промышленного производства.

Что касается железных дорог, то ситуация вернулась в нормальное русло. Другими словами, грузооборот снизился чуть более чем на 0,5 млрд. тонно-км, т.е. приблизительно до уровня 90-х годов, составив чуть более 19 млрд. тонно-км. Этот показатель снизился как на национальных, так и на международных маршрутах, однако железным дорогам удалось сохранить свою долю в секторе грузовых перевозок на большие расстояния, которая составляет приблизительно 24%.

Одна из причин относительного успеха железных дорог в плане сохранения своей рыночной доли заключается в снижении доли готовых изделий с высокой степенью обработки, перевозимых на большие расстояния. Это означает, что традиционный рынок

грузовых автомобильных перевозок также сузился. Поэтому, по всей видимости, сохранение железными дорогами своей рыночной доли скорее всего объясняется изменениями в структуре потребления и производства, а не способностью железнодорожных компаний предлагать транспортные решения, привлекательные для заказчиков при перевозке дорогостоящих товаров. В то же время предварительные данные показывают, что автомобильному транспорту, доля которого в объеме перевозок продукции с высокой степенью обработки сократилась, удалось компенсировать эту потерю за счет увеличения объемов перевозок продукции с более низкой степенью обработки.

Объем перевозок железнодорожным транспортом в 2001 году снизился по всему ассортименту товаров, кроме перевозок продукции машиностроения и черных металлов/стали, объем которых практически не изменился. Объем перевозок продукции лесной промышленности по железным дорогам сократился на 7%, а руды - на 2%.

Тенденции, наблюдавшиеся в течение 2001 года, не поддаются четкому объяснению и оставляют открытыми следующие вопросы:

- можно ли считать, что объем перевозок по железным дорогам стабилизировался на долгосрочной основе, что зависит от динамики производства и потребления;
- какие меры могли бы оказаться наиболее эффективными для увеличения доли железных дорог в объеме грузовых перевозок на большие расстояния в долгосрочной перспективе;
- в каком направлении следует развивать железные дороги для привлечения большего объема дорогостоящих товаров?

Программа развития железнодорожного сектора

В апреле 2001 года администрация "Банверкет" представила правительству предварительную программу развития железнодорожного сектора. Эта программа была составлена в сотрудничестве между "Банверкет" и другими хозяйствующими субъектами этой отрасли.

Что касается сфер безопасности, охраны окружающей среды, научных исследований и разработок и железнодорожного транспорта, то согласия за установленный срок добиться не удалось. В предварительной секторальной программе было выделено в

общей сложности 17 направлений деятельности в рамках четырех общих стратегий. Секторальный руководящий комитет, возглавивший работу над данной программой в 2001 году, определил в качестве приоритетных девять из этих направлений деятельности. Одной из острейших проблем является необходимость увеличения числа квалифицированных водителей.

Все задействованные в этой работе стороны, а именно органы власти, транспортные заказчики, экспедиторы, транспортные операторы, обрабатывающая промышленность и профессиональные организации, участвуют в деятельности этого руководящего комитета и в трех проектах, касающихся пассажирских перевозок, пользователей грузового железнодорожного транспорта и железнодорожной системы. Важной отправной точкой в работе над всеми проектами является учет потребностей рынка и пожеланий заказчика. Вышеупомянутыми вопросами, связанными с безопасностью, охраной окружающей среды, уровнем компетентности, научными исследованиями и разработками и потребностями самих железных дорог, занимается "Управление по программам", созданное администрацией "Банверкет".

С более подробной информацией о положении на железнодорожном транспорте в Швеции и с публикацией "The Swedish Rail Sector 2001" ("Железнодорожный сектор Швеции в 2001 году") можно ознакомиться на сайте "Банверкет" в Интернете: http://www.banverket.se/templates/StandardTtH_3561.asp.
