



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2001/4
TRANS/SC.2/2001/5
26 January 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 по железнодорожному транспорту
(Первая сессия, 19 апреля 2001 года,
пункт 3 с) повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Возможные решения для преодоления проблем и наилучшая практика

Передано Международным союзом компаний по комбинированным
автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП)

Примечание: Ниже секретариат ЕЭК ООН приводит, полученную от МСККП информацию, озаглавленную "Стратегия качества комбинированных перевозок: административное резюме".

Полный вариант окончательного доклада "Разработка стратегии повышения качества комбинированных перевозок" можно получить на английском языке через Web-сайт МСККП (<http://www.uirr.com/english/english.htm>).

* * *

СТРАТЕГИЯ КАЧЕСТВА КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Начало преобразований

1. Осенью 1999 года МСККП и Европейская комиссия совместно приступили к осуществлению проекта, направленного на разработку перспектив повышения качества комбинированных перевозок (КП) в Европе, а осенью 2000 года завершили его реализацию, сделав соответствующие выводы.
2. Непосредственным стимулом для начала данного проекта, финансировавшегося через механизм ПАКТ, стало довольно резкое снижение качества комбинированных перевозок в 1997 и 1998 годах, продолжившееся в 1999 году, когда МСККП приступил к систематической оценке их качества на основе данных, представляемых его членами в сотрудничестве с железными дорогами.
3. *Представляется, что основная причина снижения качества комбинированных перевозок кроется в их железнодорожном элементе и что данная проблема осложняется, по-видимому, различными недостатками, характерными для усилий по обеспечению взаимодействия между, с одной стороны, национальными железными дорогами и операторами комбинированных перевозок, а с другой - их клиентами, т.е. поставщиками логистических услуг.*
4. В течение первых месяцев 2000 года проблемы качества продолжали существовать и обуславливали крайнюю необходимость решения ключевых вопросов, которые кратко охарактеризованы ниже.
 - a) *Стратегические проблемы структурного характера, которые следует решать на политическом уровне с уделением основного внимания либерализации и приватизации, а также активизации конкуренции на железнодорожном транспорте.*
 - b) *Институциональные проблемы, для решения которых требуются существенные капиталовложения со стороны операторов железнодорожных перевозок, а также фундаментальный анализ ключевых вопросов, включая:*
 - i) рассмотрение отношений между операторами железнодорожных перевозок, членами МСККП и поставщиками логистических услуг (ПЛУ), а также аспектов свойственного этим отношениям столкновения интересов и формирование более жестких эксплуатационных режимов;

- ii) исследование промышленно-инновационного потенциала комбинированных перевозок, а также рассмотрение новых подходов, которые в большей степени сходны с "интеграционной" моделью.
- c) *Проблемы, связанные с эксплуатационными процессами и процедурами, охватывающими как коммерческие, так и функциональные аспекты всей цепи комбинированных перевозок.*

5. Совершенно ясно, что обеспечить прогресс необходимо на всех трех отраслевых уровнях; при финансовом участии программы ПАКТ ЕС уже полным ходом осуществляется реализация конструктивных инициатив, однако крайне необходимо добиться более ощутимых результатов.

6. Настоящие выводы позволяют решить эти проблемы на основе уделения большего внимания краткосрочным эксплуатационным процессам и процедурам, так как члены МСККП и их партнеры могут оказать на эти процессы и процедуры более непосредственное и оперативное воздействие.

7. Однако это не уменьшает настоятельной необходимости достижения прогресса в области решения долгосрочных и среднесрочных проблем либерализации и институционального развития, который служит поистине ключевым условием реализации перспективы повышения качества комбинированных перевозок; без этого улучшить ситуацию не удастся.

8. *Для выполнения задач Европейской комиссии по совершенствованию комбинированного транспорта с целью как уменьшения заторов дорожного движения, так и улучшения охраны окружающей среды необходимо рассмотреть вопрос о повышении качества комбинированных перевозок.*

9. *Нежелание* заниматься этими проблемами сопряжено с существенными издержками не только с точки зрения поставленных целей, но и в экономическом отношении. В период устойчивого экономического роста спрос на комбинированные перевозки должен быть и на самом деле является весьма существенным, однако предлагаемые в настоящее время услуги по осуществлению этих перевозок не способны удовлетворить существующий спрос ни в количественном, ни в качественном отношении.

10. *Возможности для придания элементу комбинированных перевозок прежнего основного значения в логистической формуле имеются, однако для этого требуются огромные усилия в обозначенных ниже областях.*

11. Эти усилия, сосредоточенные на краткосрочных эксплуатационных процессах и процедурах, связаны с решением коммерческих и функциональных проблем, выявленных в ходе данного исследования:

- a) *усовершенствование процедур планирования в рамках деятельности членов МСККП и операторов железнодорожных перевозок с использованием моделей спроса на данные услуги и методов совместного, поэтапного планирования;*
- b) *разработка четких общих правил и процедур размещения заказов для решения проблем, связанных с нормами расчета времени, продажей большего объема услуг, чем может быть предложено на практике, и задержкой в приемке грузов;*
- c) *принудительное обеспечение соблюдения нынешних процедур при приемке грузов, доставленных с опозданием, с целью недопущения задержек в отправке железнодорожных составов, а также пересмотра применяемых процедур проверки достоверности документации;*
- d) *создание групп по повышению качества услуг в перевозочных коридорах и центрах обслуживания этих коридоров с использованием наиболее оптимальных подходов к решению практических проблем, которые продемонстрировали сами участники перевозок, в частности через перевал Бреннер и в Модане, а также в пунктах пересечения границы Порт Боу/Сербер и Ирун/Андай;*
- e) *назначение главного перевозчика в качестве управляющего перевозочным коридором в рамках каждого коридора для обеспечения четкого и целенаправленного взаимодействия с членами МСККП;*
- f) *разработка планов действий по оказанию поддержки и планов действий в непредвиденных ситуациях, с тем чтобы подготовиться к неизбежным сбоям в предоставлении услуг;*
- g) *разработка новых определений таких технических стандартов, как вес и правила округления, для предотвращения разгрузки и излишних споров;*

- h) *изменение уровня рабочей нагрузки в рамках системы в течение всего дня для сокращения пиковой нагрузки.*

12. Эти основные рекомендации кратко изложены ниже и требуют принятия дальнейших мер в течение следующего года наряду с институциональными и структурными изменениями, которые предстоит одновременно осуществить.

Рис. 1: Усовершенствование эксплуатационных процедур

В краткосрочной перспективе эксплуатационные процедуры могут обеспечить существенное повышение качества комбинированных перевозок, лежащее в основе корректировки среднесрочной и долгосрочной стратегии



- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Моделирование спроса на услуги | <ul style="list-style-type: none"> - Разработка методов совместного поэтапного планирования с ПЛУ, операторами железнодорожных перевозок | <ul style="list-style-type: none"> - Стандартизация норм резервирования и расчета времени - Пересмотр процедур, проверки достоверности документации - Снижение до минимума потребности в продаже большего объема услуг, чем может быть предложено на практике с применением системы взимания неустоек | <ul style="list-style-type: none"> - Принудительное обеспечение соблюдения правил, касающихся задержек в доставке грузов на терминалы, с целью своевременной отправки грузов | <ul style="list-style-type: none"> - Группы управления качеством структуры - Повседневное сотрудничество и центр обслуживания - Концепция "управляющего перевозочным коридором" - Планирование на случай непредвиденных обстоятельств - Стандартизация весовых правил | <ul style="list-style-type: none"> - Стандартизация норм, касающихся сроков разгрузки - Изменение уровня рабочей грузки |
|--|---|--|---|--|---|

13. Характер любой программы или стратегии повышения качества таков, что она должна стать неотъемлемым аспектом повседневной жизни, который с течением времени прочно укоренился бы в практике всех сотрудников и в контексте всех производственных процессов. Поэтому настоящие выводы следует рассматривать не в качестве окончательного доклада, а скорее как отправную точку в усилиях по наращиванию существенного потенциала динамичной логистической системы, в рамках которой комбинированные перевозки могут и должны играть одну из ведущих ролей.

14. Мы надеемся, что МСККП сможет и впредь принимать активное участие в осуществлении этих процессов посредством:

- a) в политическом отношении: продолжения разработки стимулов к приватизации, либерализации и повышению конкуренции;
- b) учреждения рабочих групп по проблемам институционального развития и разработки конкретных проектов с целью решения этих проблем;
- c) оказания структурной поддержки уже существующим и новым группам управления качеством для решения каждой из обозначенных нами в настоящем документе проблем, продолжения стимулирования их осознания и деятельности по выполнению решений, предложенных в настоящем документе, а также реализации других подходов, которые предстоит определить.

15. Мы не только осознаем ценность обмена информацией между сторонами, но и отмечаем, что пока обмен значительной частью информации не осуществляется. Мы не только ознакомились с многочисленными инициативами, но и стали свидетелями многочисленных неудач, которые пришлось испытать тем, кто стремился к осуществлению сотрудничества для решения указанных проблем. Мы не только убедились в огромной ценности статистических данных, сбор которых осуществляет МСККП, но и выявили пробелы в структурных данных о терминалах, пропускной способности инфраструктуры и узких местах.

16. Мы рекомендуем еще больше активизировать эти усилия на основе следующих действий и шагов:

- a) создание образовательной структуры с выходом во всемирную паутину, куда стороны могли бы вводить информацию, касающуюся статистики, возникающих проблем и оптимальной практики, с использованием разработанных до настоящего времени в рамках этого процесса схем;

- b) создание базы данных о маршрутах, терминалах и их пропускной способности, пиковых нагрузках и узких местах, с тем чтобы с ними можно было заблаговременно ознакомиться и ожидать их передачи.

17. И наконец, мы настоятельно призываем учесть то обстоятельство, что сотрудники испытывают чувство профессионального разочарования, когда - в дополнение к их повседневным обязанностям - им предлагается вновь предпринимать усилия по повышению качества, осознавая, что из-за отсутствия прогресса в политической и инвестиционной областях значительная часть их усилий не приведет ни к какому результату. Они заслуживают нашей поддержки в осуществлении своей сложной задачи по повышению потенциала комбинированных перевозок в Европе до максимального уровня.
