

Перевод с английского

**СЕМИНАР ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ
МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ: ВОЗМОЖНОСТИ И ВЫЗОВЫ,
ОРГАНИЗОВАННЫЙ МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**

ВСТУПИТЕЛЬНАЯ РЕЧЬ

Джек Шорт

Генеральный секретарь

Европейской конференции министров транспорта

Киев, Украина

27-28 сентября 2004 г.

*Изложенные в настоящем материале суждения принадлежат автору и не обязательно представляют позиции
ЕКМТ или ее стран-членов*

Господин Министр, дамы и господа,

Хотел бы начать с выражения благодарности Правительству Украины и в частности Министерству транспорта за гостеприимство, оказанное настоящему семинару. Это - первое официальное мероприятие ЕКМТ на Украине, и мы весьма рады участвовать в нем вместе с нашими партнерами. Лично я с удовольствием вновь посещаю Украину и особенно прекрасный город Киев.

Мы хотели бы поблагодарить наших партнеров и особо Европейскую Экономическую комиссию Организации Объединенных Наций за помощь в подготовке этого мероприятия. Мы собрали вместе Рабочие группы по смешанным перевозкам обеих организаций и дали им более широкое поле деятельности, переименовав их в Рабочие группы по интермодальным перевозкам и логистике. Мы надеемся, что это – хороший показатель существующего между нами сотрудничества, а также устремленный в будущее подход, который будет плодотворным для всех участвующих стран.

Особенно вдохновляет тот факт, что хозяйкой мероприятия по интермодальным перевозкам является Украина, которая проявляет стратегическую заинтересованность в развитии международных интермодальных, смешанных перевозок. Подробности того, как Вы это делаете, будут в последующем представлены в более конкретных выступлениях, и мы все ожидаем возможностей ознакомиться с вашим опытом.

Для начала у нас должна быть ясность, о чем идет речь. Комбинированные перевозки охватывают несколько разных концепций. Есть довольно узкие и специфические формы, подобно сквозным автоперевозкам, когда загруженные автомобили перевозятся по железной дороге; есть системы, использующие специализированные интермодальные грузовые единицы, например обменные средства, когда поезда перевозят шасси грузовиков, и, конечно, есть контейнеры. В широком смысле, мы говорим о перевозках, которые могли бы осуществляться автотранспортом и по меньшей мере проходят часть пути по железной дороге или по воде. Эту проблему я рассматриваю именно в таком широком смысле.

Мы знаем, что грузовые автоперевозки быстро увеличиваются повсюду в Европе и особенно в регионе Центральной и Восточной Европы. И что драматическим образом сократились железнодорожные перевозки. В большинстве стран ЦВЕ наблюдался спад перевозок по железным дорогам на величину до 60 процентов. В совокупности мы видим, что с 1980 года доля автоперевозок на рынках Центральной и Восточной Европы возросла с 25 до почти 60%. В странах СНГ, включая Украину, положение все еще иное, и доля железнодорожных перевозок остается чрезвычайно высокой, в пределах 85%. Но это может быть отчасти следствием неполной отчетности по автоперевозкам, поскольку здесь статистика не столь надежна, как по железнодорожному транспорту. Во всяком случае, автоперевозки быстро растут и здесь.

Увеличение автоперевозок в странах переходной экономики происходит по всем тем же причинам, что в свое время на Западе – сдвиг в промышленности от прежних тяжелых первичных изделий, гораздо более рассредоточенные источники поступления компонентов, повышенные требования к логистике, основанной на менее объемных отгрузках и сокращенных запасах. Кроме того, качество обслуживания, особенно надежность, было намного слабее на железнодорожном транспорте, чем автомобильном.

Но у спада железнодорожных перевозок в ЦВЕ еще одна причина, и это - искусственная система промышленного производства и распределения, которая существовала в плановой экономике. Промышленность и рынки сознательно размещались по геополитическим мотивам и часто имели целью максимизацию перевозок. Собственно говоря, транспорт считался полноправным производственным сектором, а не промежуточным звеном, как на Западе. Вследствие этого экономика стран ЦВЕ была транспортноёмкой, то есть перевозок было гораздо больше, чем можно было ожидать при их уровне

экономического развития. В этом регионе идут глубокие структурные изменения, которые в транспортном секторе наиболее драматичны на железных дорогах. Но у факторов, лежащих в основе этих сдвигов, глубокие корни, и крайне маловероятно, что существуют доступные или приемлемые комбинации политики, способные их остановить. Поэтому вызов не в том, как сопротивляться этим изменениям, а в изыскании способов управлять ими. Это – сложная задача, для решения которой нужна взаимоувязанная основа политики, как и весьма конкретные инициативы во многих областях.

Одна из этих областей – попытки сочетать сильные стороны различных видов транспорта, другими словами, развитие интермодальных перевозок. На стратегическом уровне, сохранение и усиление альтернатив автомобильному транспорту является дальновидным и мудрым курсом политики. С одной стороны, если допустить полную зависимость торговли от автоперевозок, то страна будет уязвима для физических сбоев или резких скачков цен на автомобильном транспорте. Еще один довод – данная страна обладает хорошей системой железнодорожного транспорта, и ее нужно использовать. Таким образом, требуется стратегия развития альтернатив, и не только ради окружающей среды, но и по политическим и стратегическим причинам. Примеры новых линий перевозок, будь то контейнерами или тем, что называется контейлерами, на север к порту Клайпеда, на юг к Черному морю, на запад к Польше и Германии и в восточном направлении на Москву и дальше, показывают, что Украина стремится ответить на этот стратегический вызов, и мы с большим интересом ожидаем сообщений об этих маршрутах. Здесь – большие возможности. Контейнерные перевозки в район Черного моря увеличились на 50%, а к 2010 году, по некоторым прогнозам, возрастут в девять раз.

Но Украина и другие страны региона не могут позволить себе развивать альтернативы на основе незаполненных чеков. Указанные услуги должны быть коммерчески оправданными, иначе они не будут работать. Предстоит преодолеть много препятствий, так что уроки и трудности в регионе будут представлять большой интерес.

Препятствия интермодальным перевозкам, которые встречаются здесь, будут во многом схожи с западноевропейскими. Назову четыре из них:

Во-первых, недостатки инфраструктуры. Недавнее исследование МСЖД и КВТ, которое будет здесь представлено, показывает, что в ближайшие 15 лет всестороннее развитие комбинированных перевозок на многих направлениях в Западной Европе столкнется с значительными инфраструктурными препятствиями. Так обстояло дело и в прошлом, когда проявлялись проблемы габаритов тоннелей, неадекватных терминалов и нехватки оборудования. Это же верно для Центральной и Восточной Европы, где терминалы и специальное оборудование еще не существуют. Настоящей проблемой здесь является финансирование, и не многие страны осуществляли капиталовложения в необходимом объеме. Ее нужно будет решить. Частный бизнес едва ли пойдет в одиночку на необходимые инвестиции, и для их изыскания потребуются разновидности партнерства. Таков критически важный вызов.

Второе препятствие состояло в позиции железнодорожных компаний. Они опасались, что комбинированные перевозки – это по существу все те же железнодорожные перевозки, но по более дешевой цене. В результате они не шли на развитие смешанных систем и возводили, зачастую почти незаметно, барьеры на его пути. Проблема может быть и в этом, и сейчас ей пора заняться. Речь о будущем железных дорог, и они должны это понимать. Интермодальность означает комбинацию преимуществ разных видов транспорта; в организационном смысле она означает то же самое. Должны быть коммерческие подходы, пользующиеся поддержкой различных видов транспорта.

Третьим, смежным препятствием было качество обслуживания по сравнению с автомобильными перевозками. Хотя наблюдались позитивные сдвиги, немало исследований свидетельствует о слабой надежности сроков доставки. Суммарное время груза в пути часто слишком велико, со средними скоростями 20 км/час. Смешанные перевозки более успешны, но у них, тем не менее, есть проблемы

надежности. Это в значительной мере связано с более низким приоритетом грузовых перевозок по сравнению с пассажирскими на европейских железных дорогах.

Наконец, цена. В результате автотранспорт выделяется высокой конкурентоспособностью, в огромной степени повысив свою производительность. Операторы смешанных перевозок в Западной Европе в основном зависят от чужих цен и не могут взимать тарифы, превышающие ставки автотранспорта. С другой стороны, на Западе серьезной проблемой является соблюдение правил, что тоже способствовало низкому уровню цен. Весьма быстрая приватизация автотранспорта в странах ЦВЕ, вероятно, ассоциируется с аналогичными проблемами. Во многих странах производительность железнодорожного транспорта возросла, но медленнее, чем необходимо, и ему очень трудно остаться конкурентоспособным. Наши исследования показывают, например в Венгрии, что без физических ограничений автомобильных перевозок или без сборов за пользование дорогами смешанным перевозкам почти невозможно конкурировать с автотранспортом.

Все эти препятствия налицо здесь: трудности инфраструктуры, позиция железных дорог, качество обслуживания и структура издержек автотранспорта. И все они потребуют работы и усилий, если исходить из необходимости обеспечить взлет комбинированных перевозок. Особая трудность – изыскание средств на сооружение терминалов. Что касается качества обслуживания, то понадобится выработать организационные и коммерческие логистические структуры, чтобы клиенты получали услуги «от двери до двери» со стороны всех видов транспорта. Но можно воспользоваться положительными особенностями. Они включают прочные традиции железнодорожного транспорта его обширную провозную способность. Кроме того, здесь, в регионе, больше расстояния между главными центрами и потому экономические показатели транспорта часто лучше, чем на Западе.

Интермодальные перевозки не обречены на успех оттого, что так хотят политические деятели. Им нужно преуспеть в условиях рынка и завоевать поддержку его участников. Очень важно поэтому плотное привлечение к развитию этих перевозок делового сообщества, в том числе грузоотправителей и операторов. Нужно прислушаться к их проблемам и затруднениям. Правительства должны содействовать закладке основ успеха, включая в частности такие меры, как освобождение от некоторых весовых лимитов или запретов, либерализация работ на терминалах или стимулирование операций. Но в конечном счете успех должен вытекать из коммерческой состоятельности этого бизнеса.

Успех будет зависеть также на международном сотрудничестве. В некоторых областях понадобится поддержка ООН, ЕКМТ и Европейского союза. Что касается ООН и ЕКМТ, могут быть полезными известные конвенции и правила, решения и рекомендации, обеспечивающие рамки права и политики. Европейский союз, однако, располагает средствами помочь более непосредственно. У него в пользу финансовой поддержки развития интермодальных перевозок есть, в частности, сильный стратегический довод. Перевозки через Украину будут расти, и в интересах Союза способствовать выдвиганию альтернатив автотранспорту. Но оно должно обеспечивать европейским налогоплательщикам достойную отдачу и, следовательно, быть хорошим бизнесом. Если здесь ЕКМТ может быть в чем-либо полезной, мы будем рады помочь.

Но вдобавок к этим широким рамкам, предоставляемым межправительственными организациями, должен быть также практический подход со стороны стран региона. На Западе, как мы видели, различия в политике между соседями могут быть барьером для развития комбинированных перевозок. Украина находится в важном стратегическом положении с учетом ее собственной торговли, а также торговых путей Восток-Запад и Север-Юг. Ни у какой другой страны ЕКМТ или ООН нет большего числа соседей, чем ваши семь. Так что, полагаю, очень важна работа непосредственно с этими соседями по формированию совместной философии и обозначению практических решений. Прогресс в отношении новых линий на Польшу, через Белоруссию на Клайпеду, на Москву и далее говорит об имеющихся возможностях.

И, по-моему, это дело срочное, ибо главный конкурент – автомобильный транспорт – не дремлет. У Украины важное стратегическое положение и много соседей. Одним из способов продвинуть ваши идеи могла бы быть Комиссия по интермодальным перевозкам в составе стран региона. Такой орган мог бы иметь самую практическую задачу - отслеживать осуществляемые инициативы и заниматься возникающими конкретными проблемами.

Интермодальные перевозки должны быть безупречными с точки зрения пользователя. Клиентам нужны ясные структуры цен, поменьше посредников и достоверная информация о том, где находятся их товары. Это потребует новых организационных и институциональных моделей, которые, если быть откровенным, еще не возникли в удовлетворительной мере на Западе. Над учреждением таких структур должны совместно работать все виды транспорта и портовые администрации. Надо учитывать тип компаний – государственный, смешанного капитала или частный. Но следует проявлять осмотрительность, чтобы избежать создания неэффективных монополий.

Мы все ожидаем рассказа о соответствующих планах и обсуждения путей преодоления трудностей. Но важно обеспечить открытый мониторинг хода этих дел, успехов, трудностей. Необходимо регулярно обновлять данные о показателях работы на различных маршрутах, включая публикации о времени, затрачиваемом на пограничных переходах. Деловое сообщество должно привлекаться в числе приоритетных участников, а результаты предаваться гласности.

Выработка альтернатив автомобильным перевозкам - стратегическая потребность, которая пользуется сильной поддержкой творцов политики и политических деятелей. Но эту поддержку нужно запрячь в дело и использовать - на основе не эмоций, а здравого бизнеса. Это возможно, но идти вперед надо безотлагательно. Потерянные рынки не вернуть.

В заключение скажу, что мы очень рады быть причастными к этому мероприятию. Оно дает уникальную возможность оценить осуществляемые шаги, поделиться информацией и советами относительно извлекаемых уроков и, наконец, договариваться о направлениях действий на будущее с тем, чтобы интермодальные перевозки были действительно способны откликаться на потребности бизнеса и общества.