

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

ВСЕОБЪЕМЛЮЩАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ №23 О КРАТКОСРОЧНЫХ МЕРАХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

[СМ(85)4Final]

Совет Министров транспорта на сессии в Риме 29-30 мая 1985 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ:

- Доклады СМ(83)6 и СМ(84)9 о коммерческой деятельности, относящейся к железнодорожным перевозкам в пассажирском и грузовом секторах;
- Доклады СМ(84)10 и СМ(84)29 о путях совершенствования международных пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом;

УЧИТЫВАЯ, ЧТО:

- Европейские железные дороги в настоящее время находятся в особо трудной конкурентной ситуации, которая может стать почти чрезвычайной, если не будут безотлагательно предприняты энергичные действия;
- В то время как некоторые железные дороги добились технических и коммерческих успехов в нескольких рыночных нишах, где железнодорожный транспорт обладает неоспоримыми преимуществами, было бы ошибкой придавать излишнее значение прогрессу, который ограничивается отдельными секторами;
- Общая доля европейских железных дорог на международном транспортном рынке в перевозках и пассажиров, и грузов непрерывно уменьшается;
- Причины этого спада известны и были подробно проанализированы в четырех докладах, упомянутых выше;
- Железные дороги, вообще говоря, являются жертвами собственного развития в прошлом, поскольку в Европе их возраст насчитывает от 100 до 150 лет и в 19-20-м столетиях они отличались ярко выраженными национальными особенностями с географической, технической и юридической точек зрения, а их роль заканчивалась на границах каждой страны;
- Железные дороги, кроме того, особенно чувствительны к структурным изменениям, происходящим в экономике европейских стран;
- Меры, предпринимавшиеся государственными властями обычно по мотивам национальных интересов, вероятно, препятствовали международной деятельности железнодорожного транспорта, что привело к многочисленным проявлениям технической несовместимости железных дорог и различиям в их структуре и организации. Как общее правило, непосредственные финансовые интересы каждой железной дороги имели приоритет перед

их общими интересами, результатом чего были среди прочего трудности общения между железнодорожными властями различных стран;

- Есть, кроме того, две особенности функционирования железнодорожных предприятий, которые имеют важные последствия для управления ими:
 - Выживание предприятия в любом случае гарантировано государственной казной;
 - Финансовые стимулы неадекватны;
- Эти трудности усугубляются в международных перевозках недостатком сотрудничества между самими железными дорогами и ненадлежащим пассивным отношением к таким перевозкам;
- Растущая задолженность железных дорог и финансовое бремя, которое принимаю на себя национальные власти, чтобы гарантировать их функционирование, может весьма скоро стать невыносимым.

СЧИТАЕТ, что сейчас нужны дела, а не слова;

ПОДЧЕРКИВАЕТ, что возрождение международных железнодорожных перевозок требует параллельных и сопутствующих действий как железных дорог, так и правительств, поскольку совместная решимость железных дорог улучшить ситуацию в этой связи – необходимое, но не достаточное условие успеха и решающей будет также четкая политическая воля правительств;

СООТВЕТСТВЕННО ДЕЛАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ:

А. Меры, относящиеся к железным дорогам

Чтобы улучшить ситуацию в том, что касается международных железнодорожных перевозок, железнодорожная политика должна формироваться, имея целью:

- Продвижение при любой возможности скорее общих интересов, чем интересов каждой железной дороги в отдельности;
- Выбор ниш транспортного рынка, особенно подходящих для использования специфических преимуществ железных дорог: доставка массовых и тяжелых товаров в секторе грузовых перевозок, а также пассажирское сообщение на линиях, где велик потенциальный объем пассажиропотоков и железнодорожный транспорт конкурентоспособен в сравнении с авиалиниями;
- Содействие улучшению состояния окружающей среды за счет развития во всей Европе комбинированных перевозок, и в частности контейнерной системы, чтобы снижать тем самым неудобства, причиняемые автомобильным транспортом, особенно в странах с интенсивным транзитным движением;
- Повышение качества предлагаемых услуг с особым учетом конкурентных позиций в сравнении с другими видами транспорта, а также пожеланий клиентов;

- Поддержание при увеличении объема перевозок постоянного контроля над издержками, чтобы гарантировать, в отличие от выборочных мер содействия, фактическую реализацию только выгодных перевозок;
- Ускоренное развитие международного сотрудничества наиболее заинтересованных и наиболее подготовленных железных дорог с тем, чтобы такое сотрудничество вело к постепенному процессу интеграции.

Для достижения этих целей железнодорожные власти должны принять следующие методологические основы:

- Думать о доходности перевозки применительно ко всему маршруту вместо того, чтобы каждая железная дорога оценивала ситуацию исключительно с точки зрения отрезка на своей национальной территории;
- Гармонизировать методы калькуляции издержек в качестве предпосылки к гармонизации тарифных структур;
- Выбрать наиболее подходящие критерии для организации маршрутов международных перевозок;
- Принять общие методы не только для оплаты счетов железных дорог, но и для разделения прибылей и убытков;
- Действовать как единый оператор в отношении клиентов, принимая ответственность за перевозку на всем протяжении от пункта отправления до пункта назначения;
- Осуществлять транспортную операцию как единое целое, включая по желанию клиента сопутствующие услуги в той мере, в какой это отвечает коммерческой точке зрения;
- Гармонизировать методы сбора информации о рынке, приняв общий подход к исследованиям рынка и маркетингу;
- Придавать маркетингу роль, которой он заслуживает в деловой стратегии, чтобы гарантировать равновесие технических и коммерческих требований;
- Отделить международное движение от внутреннего, пересмотрев схемы пассажирских линий и грузовых маршрутов и упрощая или, где это уместно, объединяя тарифные системы;
- Принимать более энергичные меры для разрешения трудностей, вызываемых элементами технической несовместимости между железными дорогами в том, что касается:

Типа электрического тока,
 Ширины колеи,
 Систем сигнализации,
 Тормозных систем,
 Скорости движения,
 Грузоподъемности,
 Нагрузки на ось,
 Технических норм для вагонов и т.д.;

- Обеспечить оптимальную эксплуатацию наличных мощностей, используя, в частности, возможности комбинированных перевозок;
- Совершенствовать инфраструктуру линий с напряженным движением и, где это экономически рентабельно, устранить узкие места;
- Сокращать время в пути, устраняя «не являющиеся необходимыми» остановки пассажирских поездов и шире прибегая к использованию сквозных грузовых поездов, повышая максимальные скорости, сокращая задержки на границах - за счет соответствующих мер, относящихся к таким железнодорожным технологиям, как применение многосистемных локомотивов, совершенствование систем формирования поездов и более широкое задействование так называемых «доверительных» схем вагонооборота.

В. Рекомендации правительствам:

В основном именно правительствам следует:

- a) Вести дело к интеграции международных услуг железных дорог - единственному способу обеспечения общности целей и методов, являющейся предпосылкой эффективного международного сотрудничества;
- b) Внести ясность в финансовые взаимоотношения с железными дорогами, где это еще не сделано, установлением точных правил компенсации за выполнение общественно необходимых обязанностей и нормализацией расчетов, чтобы железные дороги могли полностью принять на себя ответственность за управление своими делами;
- c) Уважать право железных дорог на самоуправление, где оно уже осуществляется, и предоставить им такое право в случаях, когда это еще не сделано;
- d) Изыскивать пути эффективной гармонизации условий конкуренции;
- e) Устранять внешние препятствия бесперебойному движению на железных дорогах, особенно в части, касающейся пограничных переходов;
- f) Создавать, при необходимости, соответствующие условия, чтобы железные дороги могли осуществлять инвестиционные проекты, требующиеся для их надлежащей работы;

СОГЛАШАЕТСЯ:

1. Привлечь внимание правительства всех стран-членов ЕКМТ к срочному характеру решений, которые необходимо принять;
2. Передать настоящую Резолюцию железнодорожным администрациям указанных стран, предложив им безотлагательно рассмотреть настоящие рекомендации и до 31 декабря 1986 года сообщить о принятых мерах;

ПОРУЧАЕТ Комитету Заместителей быть в курсе действий, предпринимаемых для выполнения данной Резолюции, и через два года доложить о проделанной работе.