

P. КОЛЛЕ (R. COLLE)

Комбинированные перевозки и либерализация транспортного рынка

Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (UIRR) создан в 1970 г. в целях содействия развитию этого вида перевозок и усиления кооперации между автомобильным и железнодорожным транспортом.

Первыми членами UIRR стали такие транспортные компании, как Нирас (Швейцария), Kombiverkehr (Германия), Novatrans (Франция), Trailstar (Нидерланды) и TRW (Бельгия). В то время они перевозили в год примерно 230 тыс. автомобильных полуприцепов и обменных кузовов, в основном на национальном уровне, а годовой объем международных перевозок этих транспортных средств составлял всего около 17 тыс. ед. Постепенно увеличивалось число вовлеченных видов транспорта и компаний-участниц, расширялась номенклатура перевозимых транспортных средств (например, существенно возросли перевозки крупнотоннажных контейнеров и автопоездов, т. е. полуприцепов вместе с тягачами), а объем перевозок в 2003 г. превысил 2 млн. ед. Появились новые технологии, такие, как RoLa («катящееся шоссе»). В настоящее время внимание к комбинированным (интермодальным) перевозкам еще больше возросло, поскольку многие автомобильные магистрали перегружены и к тому же перевозки по железным дорогам оказывают меньшее воздействие на окружающую среду.

Комбинированные перевозки

Основными направлениями деятельности UIRR являются:

- укрепление взаимодействия между разными видами транспорта на внутренних и международном транспортных рынках, прежде всего в рамках ЕС, обеспечение эксплуатационной совместимости применяемых в комбинированных перевозках технических средств, развитие терминалов, внедрение нового подвижного состава, расширение использования прогрессивных технологий, в том числе информационных, оптимизация менеджмента и достижение лучших экономических показателей;
- защита интересов данного вида перевозок в целом и отдельных компаний — членов UIRR в политическом и законодательном плане (в том числе путем лоббирования), разработка новых форм организации и сотрудничества.

UIRR представляет собой важного участника рассматриваемого сектора транспортного рынка. На долю его членов приходится более 65 % всего объема комбинированных перевозок в Европе.

В табл. 1 приведены данные, характеризующие тенденции изменения основных количественных показателей деятельности UIRR (источник — статистический справочник ЕС). Видно, что если в общем грузообороте доля комбинированных перевозок со-

Таблица 1

Статистические данные по комбинированным перевозкам в Европе

Вид транспорта	Год					
	1990		1994		1998	
	Грузооборот комбинированных перевозок, млрд. ткм	Доля в общем грузообороте, %	Грузооборот комбинированных перевозок, млрд. ткм	Доля в общем грузообороте, %	Грузооборот комбинированных перевозок, млрд. ткм	Доля в общем грузообороте, %
Морской	80,8	8,8	107,0	10,5	178,5	15,6
Железнодорожный	33,4	13,1	42,2	19,2	62,0	25,9
Речной	2,7	2,5	3,8	3,4	5,1	4,2
Все виды транспорта	116,9	5,0	153,0	6,0	245,6	8,6

Примечание. Общий грузооборот во всех видах перевозок всеми видами транспорта составил 2330 млрд. ткм в 1990 г., 2532 млрд. ткм в 1994 г. и 2870 млрд. ткм в 1998 г.

ставляет 8,6 %, то на железнодорожном транспорте эта доля в 3 раза больше.

С учетом этого компании — операторы железнодорожного транспорта уже не могут рассматривать комбинированные перевозки как не столь уж важную сферу деятельности, и многие из них правильно оценили ситуацию.

Согласно прогнозам, приведенным в опубликованной в 2001 г. Белой книге ЕС по транспорту, при условии осуществления соответствующих мер доля комбинированных перевозок в ближайшем будущем должна возрасти, чему будет содействовать принятая общеевропейская транспортная политика. Как полагают, к 2010 г. общий объем грузовых перевозок увеличится на 38 %, объем перевозок на железнодорожном транспорте — в 1,5 раза, объем комбинированных перевозок удвоится.

До указанного срока осталось относительно немного времени, но достижению поставленных целей в отношении комбинированных перевозок будет способствовать ряд благоприятных факторов, в том числе:

- постепенный выход экономики европейских стран (и мира в целом) из стагнации последних лет;
- расширение Европейского союза за счет новых стран-членов. Население этих стран составляет по-

рядка 75 млн. чел, и за их счет ожидается значительный рост взаимного товарообмена внутри Европейского союза;

- ожидаемый рост спроса на грузовые перевозки в условиях, когда требуемое для его удовлетворения расширение сети автомобильных дорог встречает все большее противодействие, и это создает условия для предпочтения альтернативных видов транспорта, прежде всего железнодорожного;

- готовность инфраструктуры железнодорожного транспорта к освоению дополнительных объемов перевозок (за исключением некоторых маршрутов в направлении север — юг, где пропускная способность железнодорожных линий близка к насыщению, а предпринимаемые меры по ее увеличению, которые могут дать эффект в кратко- и среднесрочной перспективе, могут оказаться недостаточными с течением времени);

- наличие возможности улучшения использования системных преимуществ железнодорожного транспорта, которые благоприятствуют комбинированным перевозкам;

- появление новых правил игры на транспортном рынке, способствующих выходу на него новых, более активных участников (в основном частных компаний — операторов грузовых перевозок).



Рис. 1. Поезд компании Railion

Либерализация

Последний фактор связан с постепенной либерализацией железнодорожного транспорта, начало которой было положено более 13 лет назад (27 июля 1991 г.) обнародованием Директивы ЕС 91/440, отдельные положения которой вступили в силу с 1 января 1993 г.

Надежды на прогресс подкрепляются тем, что первые конкретные шаги по открытию железнодорожного рынка для внутривидовой конкуренции дали более значимые результаты, чем введение на транспортном рынке межвидовой конкуренции несколько лет назад.

В данном аспекте не столь важно, какие именно железнодорожные компании играют основную роль в этой конкуренции — традиционные (т. е. выделенные из преимущественно государственных железнодорожных администраций в ходе их реструктуризации и благодаря политике открытого доступа к инфраструктуре начавшие осваивать сети железных дорог соседних стран, как это сделала немецкая Railion (рис. 1) в отношении Швейцарии и Нидерландов) или вновь созданные. Однако следует отметить, что новые компании, как правило, проявляют больше инициативы (примером может служить RTC/Lokomotion (рис. 2), захватившая значительный объем перевозок на направлении Мюнхен (Германия) — Верона (Италия) через Австрию по так называемому Бреннерскому маршруту, табл. 2, рис. 3).

Увеличение числа игроков на рынке имеет несколько последствий, которые можно проиллюстрировать упомянутым выше примером.

В количественном отношении. После уменьшения в 2000 г. общего числа поездов, проследовавших по Бреннерскому маршруту, использование этого маршрута в последующие годы существенно интен-



Рис. 2. Поезд компании RTC

сифицировалось. Число проследовавших поездов в 2003 г. достигло почти 6300, что на 25 % больше, чем в год спада, и данные за первый квартал 2004 г. подтверждают эту тенденцию. Всего за 1 год деятельности в конкурентной среде новая компания захватила почти половину рынка перевозок на маршруте.

В качественном отношении. Анализ показателей пунктуальности перевозок за тот же рассматриваемый период (1999 – 2004 гг.) показал, что после ухудшения на 10 % точности соблюдения сроков доставки грузов в 1999 – 2002 гг. (т. е. после уменьшения с 75 до 65 % доли поездов, проследовавших с опозданием не более 1 ч) этот показатель возрос до 82 % в 2003 г. и до 85 % в первом квартале 2004 г. (табл. 3).

Оправданное удовлетворение вызывает тот факт, что у нового игрока компании RTC показатель был высоким с самого начала, и это положительно повлияло на традиционных перевозчиков, чьи показатели также улучшились. Вместе с тем есть потенциал дальнейшего улучшения, так как доля поездов, про-

Таблица 2

Размеры грузового движения по Бреннерскому маршруту (в несопровождаемых перевозках)

Перевозчики и направления	Число пропущенных поездов по годам					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (первый квартал)
Традиционные компании-операторы:						
Германия — Италия	1928	2048	2359	1932	1653	475
Италия — Германия	2419	2142	2359	1976	1653	471
Всего	4347	4190	4718	3908	3306	946
Новые компании-операторы:						
Германия — Италия (только RTC)	—	—	—	1106	2982	367
Италия — Германия (только RTC)	—	—	—	1106	2982	795
Всего	—	—	—	2212	5964	1162
Итого	4347	4190	4718	6120	9270	2108

Т а б л и ц а 3

Показатели пунктуальности грузовых перевозок по Бреннерскому маршруту

Перевозчики и направления	Пунктуальность перевозок по годам, %					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (первый квартал)
<i>Доля поездов, проследовавших с опозданием не более 1 ч</i>						
Традиционные компании-операторы:						
Германия — Италия	77	61	51	53	77	81
Италия — Германия	76	65	66	77	85	85
Новые компании-операторы:						
Германия — Италия	—	—	—	—	77	86
Италия — Германия	—	—	—	—	87	88
Всего по маршруту	76	64	58	65	82	85
<i>Доля поездов, проследовавших с опозданием от 1 до 3 ч</i>						
Традиционные компании-операторы:						
Германия — Италия	13	23	25	23	14	14
Италия — Германия	15	19	30	12	7	11
Новые компании-операторы:						
Германия — Италия	—	—	—	—	23	11
Италия — Германия	—	—	—	—	11	9
Всего по маршруту	15	20	21	17	10	11
<i>Доля поездов, проследовавших с опозданием более 3 ч</i>						
Традиционные компании-операторы:						
Германия — Италия	10	16	24	24	9	5
Италия — Германия	9	16	19	11	8	4
Новые компании-операторы:						
Германия — Италия	—	—	—	—	10	3
Италия — Германия	—	—	—	—	7	2
Всего по маршруту	9	16	21	18	8	4

следовавших с опозданием более 1 ч, еще довольно велика (свыше 10 %) и подлежит сокращению.

В деловом отношении. Одним из следствий возникновения конкуренции является то, что новые компании-операторы сразу ввели в практику принятие на себя обязательств по обеспечению должного качества предоставляемых услуг, и эти обязательства, ставшие неотъемлемой частью условий контрактов с клиентами, стимулировали стремление компаний к улучшению работы. Предусмотрена, в частности, выплата партнеру по контракту компенсации за снижение уровня обслуживания (по тем или иным показателям) по сравнению с оговоренным. В то же время, по имеющимся в UIRR сведениям, компании RTC еще ни разу не пришлось выплачивать такую компенсацию, что свидетельствует о достаточно высоком качестве ее деятельности.

Очевидно также, что не на всех европейских маршрутах спрос на перевозки достаточен для работы нескольких операторов, но там, где это условие со-

блюдено, конкуренция приводит к положительным результатам.

В любом случае железнодорожный транспорт в целом и сектор комбинированных перевозок в частности получают от либерализации транспортного рынка существенные выгоды.

В общем виде на современном этапе прослеживаются следующие тенденции развития транспорта:

- четкое организационное и функциональное разделение между менеджментом инфраструктуры и управлением перевозочным процессом;
- уверенность стран — членов ЕС в решении конкретных задач, предусмотренных либерализацией;
- контролируемая конкуренция, предупреждающая злоупотребления монополистического характера на национальном и транснациональном уровнях;
- большее согласование по срокам либерализации на железнодорожном и автомобильном транспорте;
- принятие концепции лицензирования участников транспортного рынка с соответствующими взаимными обязательствами причастных сторон;



Рис. 3. Станция Бреннер на границе Италии и Австрии

• прогресс в отношении технико-эксплуатационной совместимости.

Эти тенденции благоприятствуют развитию комбинированных перевозок как средства укрепления позиций железных дорог на транспортном рынке. Интересно и то, что этот сектор перевозок представ-

ляет собой как поле конкурентной борьбы железнодорожного и автомобильного транспорта, так и сферу их тесного сотрудничества.

Rail International, 2004, № 8/9, p. 59 – 62.

Вам нужна

эффективная
реклама?

Звоните в редакцию журнала «Железные дороги мира»,
МЫ ПОМОЖЕМ ВАМ.

Телефон: (095) 317-55-65. E-mail: zdm@css-rzd.ru