



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/1
7 July 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,
пункт 6 повестки дня)

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Доклад о работе неофициального специального совещания по показателям эффективности на железнодорожном транспорте (9 марта 2004 года, Женева)

I. Участники

1. На этом совещании присутствовали г-н Д. Найвен Рид (Международный союз железных дорог (МСЖД)) и г-н Н. Лупеску (Центральное управление Проекта ТЕЖ ЕЭК ООН). На нем не смог присутствовать представитель Европейской комиссии.

II. Мандат

2. С учетом итогов состоявшегося на предыдущих сессиях обсуждения показателей эффективности железнодорожного транспорта и вопроса об их полезности для международных сопоставлений, а также просьбы Рабочей группы по железнодорожному транспорту, сформулированной на ее пятьдесят седьмой сессии (TRANS/SC.2/200, пункт 17), секретариат в сотрудничестве с МСЖД и ЦУП ТЕЖ организовал специальное неофициальное совещание, цель которого состояла в выявлении возможностей для внесения Рабочей группой наиболее оптимального вклада в данном отношении и продолжения ею деятельности по разработке новых показателей и сбору данных, которые можно было бы использовать для будущей оценки эффективности железнодорожного сектора в Европе.

III. История вопроса

3. На сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, состоявшейся в октябре 1999 года, в соответствии с просьбой Рабочей группы, сформулированной на ее предыдущей сессии, делегат от МСЖД представил обзор "традиционных" "показателей эффективности" или оценок, которые ранее использовались применительно к железнодорожному транспорту. Обзор подтвердил, что эти оценки в весьма значительной степени зависят от географических и демографических факторов. По этой причине они непригодны для сопоставления различных железных дорог, хотя в некоторых случаях и могут использоваться в рамках одной железной дороги. Тем не менее Рабочая группа просила МСЖД представить обновленный набор числовых данных за следующий год и постараться найти более оптимальные показатели.

4. На сессии Рабочей группы, состоявшейся в октябре 2000 года, МСЖД, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и ТЕЖ вновь представили "показатели эффективности". Рабочая группа решила, что эти числовые данные имеют ограниченную ценность для международных сопоставлений и что их больше не следует ежегодно представлять на регулярной основе. В то же время Рабочая группа просила рассмотреть вопрос об использовании показателей качества и поручила секретариату внести соответствующее предложение в 2002 году в сотрудничестве с МСЖД, ОСЖД и ТЕЖ.

5. На сессии Рабочей группы, состоявшейся в октябре 2002 года, секретариат представил предложение по ряду железнодорожных показателей на основе модели Всемирного банка (TRANS/SC.2/2002/15). Рабочая группа решила, что к странам-членам следует обратиться с просьбой представить данные по этим показателям к ее следующей сессии.

6. На своей сессии, состоявшейся в октябре 2003 года, Рабочая группа рассмотрела представленные данные. Она в целом сочла, что новый диапазон показателей является полезным, и просила продолжить поиск показателей, которые могли бы использоваться для международных сопоставлений. Члены Рабочей группы выразили различные мнения относительно целесообразности использования показателей качества или качественной эффективности. Рабочая группа поручила секретариату организовать в сотрудничестве с МСЖД, ТЕЖ и ЕС специальное неофициальное совещание с целью определения таких показателей и проинформировать Рабочую группу об итогах его проведения на ее следующей сессии.

IV. Рассмотрение типов показателей, касающихся железнодорожного транспорта

7. Неофициальное совещание, в работе которого участвовали представители ЦУП ТЕЖ и МСЖД, состоялось 9 марта 2004 года в Женеве. На нем были рассмотрены два типа использовавшихся ранее показателей, а именно: 1) прежние "показатели эффективности" и 2) показатели, основывающиеся на модели Всемирного банка. На совещании был рассмотрен также новый тип показателей, обсуждавшихся на сессиях Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5). Было решено, что все три типа показателей следует представить на рассмотрение Рабочей группы.

8. Таким образом, на совещании было решено в первую очередь предложить Рабочей группе рассмотреть вопрос о целесообразности:

- a) обращения к МСЖД и ОСЖД с просьбой представить при случае прежние "показатели эффективности" с использованием показателей, которые аналогичны представленным в октябре 2000 года;
- b) обратиться к государствам-членам, которые еще не представили данные по показателям, соответствующим модели Всемирного банка и указанным в таблице 1, с просьбой сделать это.

Таблица 1: Качественные показатели эффективности

Показатель	Критерий	Оптимальная практика	
Эффективность обслуживания	Цена (долл. США на т · км груза)	< 2 центов	
	Цена (долл. США на пассажиро-км)		
Качество услуг	Средняя скорость движения поездов (км/ч)		
	Пассажирские поезда:		
	- пригородные		
	- местные		
	- международные		
	Товарные поезда		
	процентная доля поездов, прибывающих с опозданием менее 15 мин.	95%	
Безопасность	Число аварий (на млн. поездо-км)		
Доступность	Плотность сети (протяженность путей/км ²)		
	т · км груза/ВВП в долл. США (паритет покупательной способности - ППС)		
	Доля железнодорожных перевозок в суммарном объеме железнодорожных и автомобильных перевозок		

Показатель	Критерий	Оптимальная практика	
	Доля пассажирских железнодорожных перевозок в % от суммарного объема пассажирских и грузовых перевозок (%)		
Уровень качества с экологической точки зрения	Расход энергии в кДж на т · км		
Финансовая устойчивость	Процентная доля расходов, покрываемых за счет внутренних поступлений наличности	> 100 (США)	
Капиталовложения	Реальный доход на общую сумму актива (%)		
Управление	Железнодорожные пути с ограниченной скоростью движения поездов на железнодорожных путях и структурах: - протяженность пути в км - в % от общей протяженности		
	Километраж на каждый имеющийся локомотив в день		
	Соотношение среднего пассажирского тарифа и среднего грузового тарифа (в долл. США на км) (%)	> 2,0 (Европа)	
	Средний показатель наличия локомотивов (%)	90 (США)	
	Средний показатель наличия товарных и пассажирских вагонов (%)	> 90 (США/Европа)	

9. На совещании было отмечено, что в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) ЕЭК ООН достигнут прогресс в деятельности по рассмотрению вопроса о качестве транспортных услуг и что уже были обсуждены некоторые концептуальные и методологические аспекты. Участники совещания сочли, что документ TRANS/WP.5/2003/10 имеет особую ценность в контексте обсуждения качественных показателей эффективности железнодорожного транспорта. В частности, на совещании было сосредоточено внимание на таблице 8, содержащейся в документе TRANS/WP.5/2003/10 и воспроизведенной в виде таблицы 2 ниже.

Таблица 2: Показатели удовлетворенности клиента

Наименование показателя	Определение
Удобство поездки	При оценке удобства поездки учитываются следующие факторы: вибрация транспортного средства, поведение транспортного средства при ускорении/замедлении движения, шум, отопление и вентиляция, конструкция сидений, наличие сидений, наличие свободного места в будке машиниста и т.д. Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).
Соотношение благодарностей/жалоб пассажиров	Количество положительных и отрицательных отзывов на тысячу пассажироперевозок [число/тысяча перевозок].
Представление	Представление пассажиров об операторе общественного транспорта. Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).
Информирование о задержке или отмене рейса	Процентная доля станций, на которых осуществляется информирование в режиме реального времени о задержке или отмене рейса [%].
Обслуживание - услуги	Услуги, предоставляемые в поезде (мусорный ящик, свежие газеты, радиоточки, телефон, возможность выпить кофе и т.д.), системы продажи билетов (рациональность), телефонно-информационные центры, другие услуги, предоставляемые на станции (магазины). Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).
Транспортные средства - оборудование	Освещение, вентиляция, отопление, кондиционирование воздуха, информирование пассажиров в поезде, конструкция входов и выходов, приспособления для инвалидов. Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).
Состояние подаваемых транспортных средств	Чистота, техническое обслуживание, повреждения транспортного средства. Определяется путем опроса клиентов. Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).
Видимость обозначений в транспортных средствах	Определяется путем опроса клиентов. Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).
Возможности размещения багажа	Достаточно ли места для размещения багажа в транспортном средстве? Оценка: 1 (неудовлетворительно) - 6 (отлично).

10. В таблице 2 показатели удовлетворенности клиента предлагаются как потенциальные показатели качества услуг. На совещании было указано, что степень удовлетворенности клиента является, по-видимому, наиболее важным единичным показателем качества услуг. Однако практически единственным средством получения соответствующей информации о степени удовлетворенности клиента является опрос пользователей. На совещании было решено, что использование перечисленных выше показателей на практике может способствовать более эффективному освещению качества услуг на основе сопоставимой статистики.

11. С учетом того, что регулярная информация по приведенным выше показателям отсутствует, на совещании было решено предложить Рабочей группе рассмотреть вопрос о рентабельности сбора статистических данных по приведенным выше показателям, а государствам-членам представить информацию о том, в каком объеме такая информация уже собрана.

12. И наконец, на совещании было решено предложить Рабочей группе произвести обзор всех трех типов показателей и изложить свое мнение о том, в какой степени все эти показатели или любой из них соответствуют представлениям Рабочей группы о показателях качества или качественных показателях эффективности.
