



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2002/1
6 February 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать седьмая сессия, 18 и 19 апреля 2002 года,
пункт 8 повестки дня)

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Представлено заместителем Председателя Рабочей группы

1. Начиная с XIX века и до недавнего времени железные дороги развивались в национальных рамках. Это подтверждается как характером предлагаемых услуг, так и стандартами их конструкции или эксплуатации.
2. Расширение торговых связей, развитие большегрузного автомобильного транспорта, учет экологических последствий деятельности человека и разработка концепции устойчивого развития транспорта привели к тому, что спад активности в секторе грузовых железнодорожных перевозок уже не считается неизбежным и что на европейском уровне было решено предпринять ряд шагов для оживления деятельности на железнодорожном транспорте.
3. Обсуждения, проведенные в апреле прошлого года совместно с Рабочей группой по железнодорожному транспорту по этому вопросу, позволили выделить три основных направления развития комбинированных перевозок:

- a) улучшение партнерских отношений между железнодорожными объединениями (независимо от того, идет ли речь о железнодорожных предприятиях и/или управляющих инфраструктурой);
- b) повышение качества услуг;
- c) снижение издержек.

4. В ходе анализа необходимо, в частности, рассмотреть технические и юридические аспекты, охватывающие эти направления в комплексе, а не ориентированные лишь на рыночные факторы. Одна из целей состоит в том, чтобы обеспечить взаимодополняемость различных видов транспорта, а не стремиться к усилению конкуренции между ними.

5. Объем комбинированных перевозок заметно возрастает, особенно в международном сообщении, что отвечает и долгосрочным политическим целям, которые должны позволить этому виду перевозок занять важное место в секторе грузового транспорта.

6. Технология комбинированных перевозок требует более сложной организации работы, чем транспортировка полносоставными маршрутными поездами. Поэтому важно, чтобы страны как можно скорее проявили свою заинтересованность в развитии этого вида перевозок. Транспортировка по железной дороге считается одним из ключевых звеньев цепи комбинированных перевозок. Поэтому в ходе анализа важно уделять внимание системе в целом, обеспечивающей доставку грузов из пункта А в пункт В.

7. На первоначальном этапе посредством концентрации усилий на изучении вопроса об "улучшении партнерских отношений между железнодорожными объединениями в целях развития комбинированных перевозок" необходимо использовать полученные результаты для оказания прямого или косвенного воздействия на качество услуг и издержки. На втором этапе можно было бы провести более детальный анализ проблемы качества услуг и издержек.

8. Предлагается рассмотреть следующие три темы:

- a) эксплуатационная совместимость
 - i. сортировочные работы
 - ii. подвижной состав

- iii. железнодорожные сети
- iv. системы сигнализации
- v. информационные системы;

b) терминалы

- i. предоставление железнодорожных составов
- ii. ответственность управляющих терминалами
- iii. сохранность материальных ценностей внутри терминалов;

c) внедрение механизма стимулирования (пример соглашения 95/20)

9. Эти темы можно было бы рассмотреть с точки зрения партнерских отношений между железнодорожными предприятиями и/или управляющими инфраструктурой посредством заключения двусторонних соглашений по некоторым конкретным маршрутам комбинированных перевозок, конечные цели которых выяснились бы в ходе обсуждений.

10. В результате развития железных дорог и их технического совершенствования в национальных рамках появился разнообразный выбор технологических решений, в которых предпочтение отдавалось национальным поставщикам. При этом капиталовложения в инфраструктуру и подвижной состав значительны, а период их амортизации составляет несколько десятилетий. Поэтому не следует преуменьшать роль и ответственность соответствующих государств в выборе стратегических или технологических решений.

11. Хотя двусторонние соглашения между железнодорожными предприятиями позволяют частично решить некоторые проблемы эксплуатационной совместимости, уровень сотрудничества между железнодорожными предприятиями по-прежнему неприемлемо низкий и, кроме того, ограничен по своему охвату.

12. Первая программа работы по подготовке технических условий, которая, прежде всего, должна быть направлена на облегчение железнодорожного сообщения в ходе международных комбинированных перевозок, могла бы включать следующее:

- правила, касающиеся технических данных, документации и условий движения;
- подготовка и квалификация персонала, управляющего поездами, используемыми для комбинированных перевозок, или сопровождающего их;

- объединение информационных систем, предназначенных для передачи данных о поездах;
- согласование систем контроля/управления и сигнализации;
- подвижной состав, используемый для международных комбинированных перевозок (вагоны и локомотивы).

а) Эксплуатационная совместимость сетей

13. Для железнодорожной перевозки грузов требуется эффективно функционирующая сеть, на которой для транспортных операторов должны быть созданы условия, отвечающие и потребностям грузоотправителей. Для обеспечения пунктуальности, оперативности и безопасности обслуживания инфраструктура не должна быть перегруженной. Поэтому в железнодорожной системе крайне важно устранить проблемы перегруженности.

14. Первый рабочий документ мог бы быть посвящен выявлению важнейших "узких" мест на маршрутах европейских комбинированных перевозок, анализу характера и определению способов их ликвидации, например, посредством принятия следующих мер: координация между странами в области капиталовложений в инфраструктуру, сотрудничество между железнодорожными предприятиями, совместно эксплуатирующими тот или иной маршрут (типа "белифрет"), либо заключение договоров субподряда, оптимизация длины составов и т.д.

15. Проблема таких узких мест может быть обусловлена административными причинами (пересечение границ), техническими причинами (недостаточный уровень эксплуатационной совместимости), перебоями в снабжении (взаимодействие между различными видами транспорта) и физическими причинами (пропускная способность сети).

16. Инфраструктура комбинированных перевозок в Европе развивается наряду с другими различными структурами. С одной стороны, ЕС создал трансъевропейские сети, и, с другой стороны, ЕЭК ООН разработала СЛКП. СЛКП обладает наиболее значительным потенциалом развития, поскольку в нем определены такие узкотехнические вопросы, как нагрузка на ось, скорость, длина и вместимость состава, габариты, терминалы и т.д.

17. Усилия европейских и международных учреждений, направленные на развитие сети инфраструктуры комбинированных перевозок, необходимо объединить таким образом, чтобы можно было использовать синергический эффект и результаты проведенных исследований. Анализ сложившейся ситуации можно было бы начать на основе СЛКП, чем уже и занимаются многие европейские страны. В частности, можно было бы адаптировать правовые и технические рамки посредством координации усилий заинтересованных органов (ЕС - ЕЭК ООН - ЕКМТ).

i. Профессиональная подготовка

18. Сегодня уже нет границ между 15 государствами - членами Европейского союза, но тем не менее они по-прежнему существуют в силу причин, имеющих главным образом технический и административный характер. Например, водитель большегрузного автомобиля пересекает границу без остановки, не зная, однако, языка страны.

19. В системе железнодорожных комбинированных перевозок необходимая гибкость могла бы быть обеспечена за счет унификации профессиональной подготовки, которая могла бы осуществляться европейским учебным центром или в рамках двусторонних соглашений между железнодорожными предприятиями (принцип эксплуатации пассажирских поездов "Евростар" и "Талис"). Цель заключается в том, чтобы не останавливать поезд, но соблюдать при всем этом требование в отношении продолжительности рабочего времени и безопасности (пример водителей автобусов во Франции, обслуживающих дальние рейсы). Подготовка водителя была бы связана только с изучением соответствующей страны в дополнение к его собственной. Такая работа могла бы быть направлена на повышение значимости профессии водителя грузовых поездов.

ii.-v. Объединение информационных систем, согласование систем контроля/управления и сигнализации

20. Систему управления комбинированными перевозками в Европе необходимо создавать на основе принципов согласования технических характеристик и информационных систем таким образом, чтобы цель эксплуатационной совместимости была достигнута по всем аспектам проблемы, начиная с чисто технических вопросов и кончая документацией.

21. В настоящее время в Европе наблюдается тенденция к повышению степени совместимости информационных систем. В частности, это касается телекоммуникаций, когда стратегии конкурирующих предприятий не всегда совпадают с интересами

пользователей и направлены прежде всего на удовлетворение их собственных потребностей, хотя цель совместимости все же может быть достигнута.

22. Процессы развития комбинированных перевозок и управления ими должны быть увязаны на основе систематического использования открытых, совместимых и комплексных технологий, с тем чтобы любой оператор, имеющий право доступа на рынок, находился в равных условиях с точки зрения соблюдения регламентирующих требований и технических предписаний.

23. Поскольку коммуникационные системы являются базовой технологией, для развития комбинированных перевозок с высоким уровнем качества крайне важно способствовать использованию синергического эффекта между различными видами транспорта и согласовать применение сообщений, протоколов и информационных программ с помощью нейтральных и независимых учреждений, для того чтобы разрешить проблемы безопасности и надежности передаваемой информации.

24. Возможные сферы деятельности:

- стандартизация устройств сигнализации, сопоставимых с различными системами;
- сотрудничество между европейскими учреждениями, занимающимися вопросам стандартизации, и изготовителями подвижного состава;
- установка эксплуатационно совместимого оборудования для отслеживания и контроля за движением поездов;
- управление движением;
- автоматическая идентификация вагонов и интермодальных единиц.

25. Европейский союз уже значительно продвинулся в работе по некоторым из этих направлений деятельности. Первоначальные исследования должны быть сосредоточены на оценке эффективности принятых мер и изучении возможностей использования накопленного опыта в других странах.

b) Терминалы

26. В данном случае речь идет о крайне важном элементе для обеспечения эффективности системы комбинированных перевозок. Должны четко выполняться все

операции, и информационные системы должны быть высокопроизводительными для обеспечения нормального функционирования сети. Поэтому важно создать систему оптимального управления терминалами для выполнения операций по перевалке, с тем чтобы создать все условия для четких и регулярных перевозок грузов, удовлетворяющих требованиям заказчиков.

27. Предлагается изучить вопрос о качестве услуг, причем не только применительно к графику возврата или подачи железнодорожных составов, но также с точки зрения упорядоченности работы автомобильного транспорта, осуществляющего подвоз грузов на станции отправления и их доставку со станций назначения.

Особое внимание должно уделяться сохранности материальных ценностей на терминалах.

с) Внедрение механизма стимулирования

28. Во Франции было подписано соглашение № 95/20 (см. приложение) между НОЖДФ, ПМТР, ЕОКП и НОВАТРАНС. Для НОЖДФ цель заключается в том, чтобы на определенных маршрутах довести уровень регулярного обслуживания до 95% и чтобы, кроме того, объем автомобильных перевозок увеличился на 20%. Такой механизм можно было бы изучить с точки зрения применения на определенных маршрутах, которые еще предстоит уточнить, и соответствующим образом скорректировать накопленный опыт, чтобы его можно было использовать в заинтересованных странах.

29. В ходе предыдущей сессии Рабочая группа просила представить результаты конкретных исследований. Поэтому предлагается создать группы экспертов для рассмотрения каждой из указанных тем. Они могли бы поддерживать постоянную связь с ЕС, который уже занимается изучением большей части этих вопросов.

Приложение 1

ДЕКЛАРАЦИЯ О ПОВЫШЕНИИ КАЧЕСТВА ЕОКП, НОЖДФ, НОВАТРАНС, ПМТР

Развитие комбинированных перевозок является одним из важнейших направлений политики в области транспорта во Франции.

Этот вид перевозок обеспечивает взаимодополняемость и эффективность железнодорожных перевозок на основной части маршрута и автомобильных перевозок - на конечных участках.

Такое взаимодействие железнодорожного и автомобильного транспорта создает неоспоримые преимущества для грузоотправителей, перевозчиков и общества в целом, позволяя эффективно решать проблемы перегруженности, безопасности и охраны окружающей среды.

Однако это развитие тесно связано с уровнем качества услуг, предоставляемых системой комбинированных перевозок в целом для конечного потребителя.

На маршрутах, выбранных с учетом потенциальных возможностей их развития и использования железнодорожного транспорта, способного дополнительно перевезти не менее 20% объемов грузов, стороны договорились установить конкретные взаимные обязательства по улучшению качества услуг и стимулированию этого вида перевозок.

В случае интермодальных транспортных единиц, переданных с автомобильного транспорта на железнодорожный для перевозки на выбранных поездах, НОВАТРАНС и НОЖДФ обязуются довести уровень обслуживания до 95%.

Для этого НОЖДФ и НОВАТРАНС взяли на себя обязательство принять все необходимые меры для обеспечения высокого качества железнодорожных перевозок.

НОВАТРАНС и клиенты этой компании договорились предпринять все возможные шаги для повышения уровня взаимодействия между автомобильным и железнодорожным транспортом, позволяющего обеспечить качественный уровень выполнения железнодорожной части перевозки.

ЕОКП и ПМТР обязуются провести в интересах своих клиентов кампании по информированию и пропагандированию в целях повышения на 20% объема перевозок по установленным маршрутам.

Особые положения, вытекающие из этих обязательств, определены в "протоколе об услугах", который был подписан всеми участниками настоящей декларации и который вступает в силу с 1 марта 2000 года.

При участии сторон будет ежемесячно составляться отчет о соблюдении обязательств, который будет распространяться среди компаний, подписавших настоящую декларацию.

Совершено в Париже 20 марта 2000 года

Президент ЕОКП
Президент ПМТР

Президент НОЖДФ
Президент НОВАТРАНС

Приложение 2

ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ ПРОТОКОЛА ОБ УСЛУГАХ

Сфера действия протокола об услугах предусматривает соблюдение:

- * сроков доставки из пункта в пункт;
- * графика возврата (HLRF) и подачи (MADF) железнодорожных составов;
- * графика возврата (HLRR) и подачи (MADR) автотранспортных средств.

Четкость соблюдения обязательств о предоставлении услуг должна достигать 95% с задержкой не более получаса на следующих трех маршрутах с использованием выбранных железнодорожных составов:

ПАРИЖ/ТУЛУЗА
ПАРИЖ/АВИНЬОН
ПАРИЖ/МАРСЕЛЬ

Автомобильные перевозчики обязуются увеличить объем комбинированных перевозок на 20% по соответствующим маршрутам (из расчета общего количества поездов, эксплуатируемых или используемых компанией НОВАТРАНС).

ПРОТОКОЛ ОБ УСЛУГАХ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СЛЕДУЮЩИХ ПОЕЗДОВ:

Маршрут ПАРИЖ/ТУЛУЗА

Поезд 450413 Рэнжи/Сент-Жори	HLRF 20 час. 50 мин.	MADF 05 час. 45 мин.
	21 час. 05 мин. (второй путь)	05 час. 45 мин.

Поезд 450414 Сен-Жори/Рэнжи	HLRF 21 час. 50 мин.	MADF 06 час. 20 мин.
-----------------------------	----------------------	----------------------

Маршрут ПАРИЖ/АВИНЬОН

Поезд 450561		
Мезон-Альфтор-Помпадур/Авиньон	HLRF 20 час. 00 мин.	MADF 04 час. 10 мин.

Поезд 450434

Авиньон/Мезон-Альфор-Помпадур HLRF 19 час. 15 мин. MADF 04 час. 35 мин.

Маршрут ПАРИЖ/МАРСЕЛЬ

Поезд 450049 Валантон/Марсель HLRF 21 час. 55 мин. MADF 06 час. 45 мин.

Поезд 450064 Марсель/Валантон HLRF 20 час. 45 мин. MADF 06 час. 35 мин.
