



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2002/8
6 February 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать седьмая сессия, 18 и 19 апреля 2002 года,
пункт 11 повестки дня)

**ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК
В СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕЭК ООН**

**Сравнительный анализ положения в области потребления энергии и выбросов CO₂
на автомобильном транспорте и в секторе комбинированных автомобильно-
железнодорожных перевозок**

Исполнительное резюме

Представлено Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

Примечание: Секретариат приводит ниже сообщение, представленное Международным союзом автомобильного транспорта. Полный текст резюме будет распространен на сессии.

* * *

1. Сколько энергии потребляет сектор комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок по сравнению только с автомобильным транспортом? И каков в результате этого объем выбросов CO₂ на традиционных маршрутах в европейской системе грузового транспорта? В настоящем исследовании изучался вопрос о перевозках контейнеров, полуприцепов и полностью загруженных автомобилей ("бегущее шоссе") в рамках применяемых в настоящее время транспортных процессов с использованием обычных коэффициентов загрузки и дальности перевозок на 14 европейских маршрутах. Учитывались работы, связанные с подачей составов под погрузку и доставкой, а также с маневровыми работами и перевалкой грузов с одного вида транспорта на другой.
2. Что касается потребления энергии, то наиболее предпочтительным вариантом транспортных операций является контейнерная перевозка. В таких случаях железнодорожный транспорт потребляет лишь 50% от объема спроса на первичную энергию автомобильного транспорта на конкретный маршрут. При перевозке полностью загруженного автомобиля спрос на первичную энергию возрастает. В случае технологии "бегущее шоссе" потребление первичной энергии в ходе комбинированной перевозки практически эквивалентно потреблению энергии при использовании только автомобильного транспорта.
3. На отдельных маршрутах на результатах сопоставления отрицательно сказываются отклонения от маршрута. Такие отклонения часто имеют место на комбинированных перевозках, особенно если необходимо подавать вагоны и доставлять грузы в противоположных направлениях. На автомобильном транспорте отклонения от маршрутов, например, происходят в силу политических, административных или фискальных ограничений, в частности в ходе трансальпийских автомобильных перевозок.
4. Чем выше коэффициент загрузки, тем меньше удельный расход энергии. Низкий коэффициент загрузки может снизить преимущества железнодорожного транспорта или даже привести к отрицательным результатам. Автомобиль задействуется только в том случае, когда речь идет о контейнерной перевозке, тогда как поезд следует по графику и, таким образом, не всегда полностью загружен. Однако данные о коэффициентах загрузки в настоящем исследовании основаны главным образом на фактических, представляющих коммерческий интерес маршрутах с высокими полезными коэффициентами загрузки, достигающими 90%. Сопоставительная оценка выбросов двуокиси углерода в основном зависит от тех же параметров, что и спрос на первичную энергию. Кроме того, возрастает важность структуры потребляемой электроэнергии. Железнодорожный транспорт на электрической тяге использует значительную долю электричества, производимого в некоторых странах почти с нулевыми выбросами CO₂ (гидроэнергия в Австрии и

Швейцарии, ядерная энергия во Франции, а также в Германии и Швейцарии). Поэтому сопоставление объема выбросов CO₂ в секторе комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок и в секторе только автомобильных перевозок, как правило, более выгодно, чем сопоставление, основанное на потреблении первичной энергии. В других странах, таких, как Чешская Республика, для производства электроэнергии используется значительная доля антрацита и лигнита, что повышает уровень выбросов CO₂ на железнодорожном транспорте. В заключение можно отметить, что на маршрутах, исследованных на основе опыта, были подтверждены преимущества с точки зрения потребления энергии и снижения уровня выбросов CO₂ в секторе комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок контейнеров по сравнению с автомобильным транспортом. Однако это преимущество менее значительно, чем принято считать и на чем основаны политические заявления. Данное преимущество снижается в еще большей степени в тех случаях, когда по железной дороге перевозится полностью загруженный автомобиль, когда коэффициент загрузки поезда низкий или когда протяженность отклонений от маршрутов для загрузки составов или доставки грузов значительна. Использование ископаемых энергоносителей для производства электроэнергии, особенно энергоносителей с высоким содержанием углерода, снижает эти преимущества, а применение возобновляемых источников энергии повышает их. Подобные ограничения следует тщательно учитывать при оценке требований о перераспределении грузовых перевозок по видам транспорта за счет увеличения доли железнодорожного транспорта.
