



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2009/2
9 January 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят первая сессия

Женева, 19-20 марта 2009 года

Пункт 11 d) предварительной повестки дня

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ
ОБЪЕКТАХ (СЛКП)

Новые предложения по поправкам (минимальные требования к инфраструктуре
и эксплуатационные характеристики)

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ И МАНДАТ

1. В марте 2005 года Рабочая группа рассмотрела результаты проведенного секретариатом обследования существующих требований к инфраструктуре и эксплуатационных характеристик, а также целевых показателей, содержащихся в Соглашении СЛКП (TRANS/WP.24/2005/5). Поступившие из 15 стран ответы показали, что ряд таких параметров и характеристик, возможно, нуждается в пересмотре и, вероятно, может быть заменен критериями, которые точнее отражают современные требования, предъявляемые к эффективным интермодальным транспортным услугам.

2. На своей сороковой сессии Рабочая группа сочла, что для проведения анализа согласованности различных параметров железнодорожной и интермодальной инфраструктуры и услуг, а также для изучения, в случае необходимости, проблемы их гармонизации в более долгосрочной перспективе особое значение имеет сотрудничество с соответствующими железнодорожными группами в рамках ЕЭК ООН и ЕКМТ, а также с компетентными органами из Европейского союза, занимающимися стандартами инфраструктуры, регулирующими доступ к национальным железнодорожным сетям в соответствии с европейской директивой 2001/14/EC (TRANS/WP.24/107, пункты 13 и 14).
3. В сентябре 2005 года на своей сорок четвертой сессии Рабочая группа проанализировала вопрос о согласованности различных параметров железнодорожной и интермодальной инфраструктуры и услуг и рассмотрела возможность их согласования в более долгосрочной перспективе. Она отметила, что европейская железнодорожная сеть по-прежнему располагает незадействованными мощностями, которые в краткосрочной перспективе могли бы быть использованы, главным образом в результате обострения конкуренции и принятия оперативных и административных мер (состав и длина поездов, эксплуатационная совместимость, телематические системы, распределение железнодорожных путей и т.д.). В связи с инфраструктурными параметрами, определенными в соглашениях СМЖЛ¹ и СЛКП, было отмечено, что важное значение для грузоотправителей имеют габарит погрузки, длина поездов и нагрузка на ось.
4. Подчеркивалось, что для строительства новых железнодорожных линий основные параметры инфраструктуры СМЖЛ и СЛКП являются квазиобязательными. Однако использование соответствующих параметров СМЖЛ и СЛКП для модернизации существующих линий зависит от результатов анализа затрат и выгод по конкретным линиям. Уровень этих параметров, как это фактически отмечается в статье 3 соглашений СМЖЛ и СЛКП, зачастую может быть достигнут только в очень далеком будущем, даже на активно используемых железнодорожных линиях вдоль европейских транспортных коридоров Север-Юг.
5. В заключение Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на одной из своих предстоящих сессиях, с тем чтобы, возможно, согласовать нынешние стандарты инфраструктуры, предусмотренные в соглашениях СМЖЛ и СЛКП, и/или добавить элементы, которые к тому времени станут важными для "развития и функционирования сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов" (статья 2 СЛКП) (TRANS/WP.24/109, пункты 35-37).

¹ Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) (Женева, 1985 год).

II. МИНИМАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ В СОГЛАШЕНИЯХ СМЖЛ И СЛКП

6. В Соглашении СМЖЛ содержится 11, а в СЛКП 7 параметров железнодорожной инфраструктуры. Кроме того, в Соглашении СЛКП указаны шесть эксплуатационных характеристик поездов, используемых для комбинированных перевозок, пять требований к терминалам комбинированных перевозок, два требования к железнодорожным пограничным пунктам, одно требование к станциям для смены колесных пар и два требования к железнодорожно-паромным переправам/портам.

7. В таблице ниже приводится сводное резюме стандартов и параметров СМЖЛ и СЛКП, а также целевые показатели для существующих и новых важнейших линий железнодорожных и комбинированных перевозок. Как указано выше, проведенное в 2005 году обследование продемонстрировало, что некоторые из этих параметров и характеристик, а также целевые показатели, по всей видимости, уже не актуальны и/или нуждаются в изменении. В таблице ниже эти требования и характеристики, а также целевые показатели выделены *курсивом*².

Минимальные стандарты и целевые показатели СМЖЛ и СЛКП

	СМЖЛ/СЛКП Параметр/стандарт Описание	СМЖЛ/СЛКП Целевой показатель	
		Существующие железнодорожные линии	Новые железнодорожные линии
Параметры инфраструктуры для железнодорожных линий (СМЖЛ – Приложение II; СЛКП – Приложение III)			
1	<i>Количество путей</i>	<i>Не указано</i>	2
2	<i>Габарит погрузки подвижного состава</i>	<i>МСЖД В</i>	<i>МСЖД С 1</i>
3	<i>База</i>	<i>4,0 м</i>	<i>4,2 м</i>
4	<i>Минимальная расчетная скорость</i>	<i>160 км/ч (СМЖЛ) 120 м/ч (СЛКП)</i>	<i>250/300 км/ч (СМЖЛ)^a 120 км/ч (СЛКП)</i>

² Подробное описание предложенных изменений для параметров и требований, содержащихся в СМЖЛ и СЛКП, см. в документе TRANS/WP.24/2005/5.

5	Разрешенная нагрузка на ось	Локомотивы	22,5 т (СМЖЛ)	22,5 т (СМЖЛ)
		Моторные вагоны и электропоезда	17 т (СМЖЛ)	17 т (СМЖЛ)
		Вагоны	16 т (СМЖЛ)	16 т (СМЖЛ)
		Вагоны	18 т/20 т/ 20 т (СМЖЛ) ^b 20 т/22,5 т (СЛКП) ^c	18 т/20 т/22,5 т (СМЖЛ) ^d 20 т/22,5 т (СЛКП) ^e
6	Разрешенная нагрузка на погонный метр ⁱ	8 т (СМЖЛ)	8 т (СМЖЛ)	
7	Расчетный поезд для расчета мостов	МСЖД 71 (СМЖЛ)	МСЖД 71 (СМЖЛ)	
8	Максимальный уклон ^k	Не указано	СМЖЛ (12,5/35 мм/м) ^f СЛКП (12,5 мм/м)	
9	Минимальная длина платформ на крупных станциях	400 м (СМЖЛ)	400 м (СМЖЛ)	
10	Минимальная полезная длина обгонных путей	750 м	750 м	
11	Пересечение в одном уровне	Ни одного (СМЖЛ)	Ни одного (СМЖЛ)	
12	Ограничение пропускной способности ^g	Редко (СЛКП)	Редко (СЛКП)	
Эксплуатационные характеристики поездов, используемых для комбинированных перевозок (СЛКП – Приложение IV)				
13	Максимальная разрешенная длина поезда	750 м		
14	Максимально разрешенный вес поезда	1 500 т		
15	Максимально разрешенная нагрузка на ось вагона	20 т (22,5 т при 100 км/ч)		
16	Эксплуатационная скорость	120 км/ч		
17	Степень приоритета	Высокая		
18	(Маршрутные) поезда или группы вагонов прямого сообщения	Часто		
Минимальные требования к терминалам (СЛКП – Приложение IV)				
19	Среднее время формирования поездов	Макс. 60 мин.		
20	Среднее время простоя грузовых транспортных единиц	Макс. 20 мин.		
21	Доступ по автодороге	Хороший		
22	Доступ по железной дороге	Хороший		

23	<i>Ограничение пропускной способности</i>	<i>Редко</i>
Минимальные требования к пограничным пунктам (СЛКП – Приложение IV)		
24	<i>Максимальная средняя продолжительность остановки</i>	<i>Нет остановок или макс. 30 мин.</i>
25	<i>Общая пограничная станция</i>	<i>Да</i>
Минимальные требования к станциям для смены колесных пар (СЛКП – Приложение IV)		
26	<i>Продолжительность операции по смене колесных пар</i>	<i>По возможности минимальная</i>
Требования к железнодорожно-паромным переправам/портам (СЛКП – Приложение IV)		
27	<i>Средняя продолжительность операции "ро-ро"</i>	<i>По возможности минимальная, но не более 60 мин.</i>
28	<i>Согласование графика движения на паромных переправах/железных дорогах</i>	<i>Да</i>

- ^a 250 км/ч (пассажирское и грузовое сообщение) и 300 км/ч (только пассажирское сообщение).
- ^b Для вагонов ≤100 км/ч: 20 т; для вагонов ≤120 км/ч: 20 т; для вагонов ≤140 км/ч: 18 т.
- ^c Для вагонов ≤100 км/ч: 22,5 т; для вагонов ≤120 км/ч: 20 т.
- ^d Для вагонов ≤100 км/ч: 22,5 т; для вагонов ≤120 км/ч: 20 т; для вагонов ≤140 км/ч: 18 т.
- ^e Для вагонов ≤100 км/ч: 22,5 т; для вагонов ≤120 км/ч: 20 т.
- ^f 35 мм/м только для пассажирского сообщения.
- ^g Оценка секретариата ЕЭК ООН ("никогда-редко-временами-часто-всегда").

8. В дополнение к пересмотру нынешних стандартов СМЖЛ и СЛКП предлагалось включить следующие дополнительные параметры (см. TRANS/WP.24/2005/5): электрификация железнодорожных линий, специальные эксплуатационные требования к контейнерным маршрутным поездам и минимальное число и длина железнодорожных путей в терминалах.

9. Дополнительные стандарты в области инфраструктуры могут быть определены на основе анализа национальных инфраструктур железнодорожных и комбинированных перевозок в странах - членах ЕЭК ООН. В частности, полезную информацию о

современных требованиях к инфраструктуре можно получить из так называемых "заявлений о состоянии национальных сетей", публикуемых управляющими железнодорожной инфраструктурой в государствах - членах Европейского союза в соответствии с директивой 2001/14/ЕС.

10. Что касается эксплуатационных требований к поездам для комбинированных перевозок и соответствующим объектам (терминалам, пограничным пунктам, станциям для смены колесных пар и железнодорожно-паромным переправам/портам), то для определения дополнительных критериев и минимальных стандартов для эффективных международных услуг по комбинированным перевозкам (ECE/TRANS/WP.24/2006/1) могут использоваться ключевые эксплуатационные показатели, выделенные в типовых планах действий и соглашениях о государственно-частном партнерстве ЕЭК ООН, которые были подготовлены Рабочей группой в 2004 году и одобрены Советом министров (существовавшей в то время) ЕКМТ в 2005 году. Кроме того, в тесном сотрудничестве с отраслевыми организациями, такими как МСЖД, МКЖТ, МСККП, ФИАТА/ККПКП, могут быть согласованы показатели качества транспортных услуг, особенно показатели точности соблюдения графика движения, которые позволили бы оценивать эффективность операций по комбинированным перевозкам на всей сети СЛКП.

11. Помимо этого, с учетом возрастающего значения вопросов безопасности и охраны, связанных, в частности, с перевозкой контейнеров по железной дороге, их обработкой и хранением в терминалах, для включения в СЛКП могут быть разработаны соответствующие параметры и минимальные стандарты.

III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

12. Во исполнение своих прежних решений Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить целесообразность пересмотра минимальных параметров инфраструктуры и эксплуатационных характеристик, содержащихся в приложениях III и IV к Соглашению СЛКП. Цель такого пересмотра должна состоять в том, чтобы привести параметры и минимальные характеристики СЛКП, принятые еще в 1980-х годах, в соответствие с современными требованиями в области железнодорожных и интермодальных перевозок и, возможно, включить дополнительные параметры с учетом новых потребностей. В свете недавнего расширения сети СЛКП за счет Центральной Азии и Кавказа современный и новаторский набор параметров и минимальных стандартов СЛКП мог бы обеспечить в долгосрочной перспективе гармонизацию параметров инфраструктуры и эксплуатационных требований к железнодорожным и интермодальным перевозкам и способствовать эффективным и эксплуатационно-совместимым интермодальным

транспортным услугам на панъевропейском уровне и вдоль евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров.

13. Рабочая группа, возможно, пожелает также определить процедуру и график такого пересмотра, с тем чтобы можно было принять во внимание мнения всех компетентных органов и сторон.

14. Наконец, предлагаемый пересмотр минимальных требований, содержащихся в СЛКП, необходимо будет провести в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН с целью обеспечить согласование соответствующих параметров инфраструктуры, предусмотренных в соглашениях СМЖМ и СЛКП.
