



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике**

##### **Пятьдесят шестая сессия**

Женева, 21 и 22 октября 2013 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Тема для обсуждения 2013 года:**

**Вес и размеры интермодальных транспортных  
единиц в общеевропейском контексте**

### **Вес и размеры интермодальных транспортных единиц в общеевропейском контексте**

#### **Записка неофициальной группы экспертов WP.24 и секретариата**

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с результатами/видами деятельности по кластеру 6 – Интермодальные перевозки и логистика – программы работы по подпрограмме "Транспорт" на 2012–2013 годы (ECE/TRANS/2012/9 и Rev.1), которые были приняты Комитетом по внутреннему транспорту 1 марта 2012 года и 28 февраля 2013 года соответственно (ECE/TRANS/224, пункт 93; ECE/TRANS/236, пункт 72).

2. Согласно решению, принятому Рабочей группой на ее последней сессии, и ее "дорожной карте" по будущей работе и оперативной деятельности (ECE/TRANS/WP.24/131, пункт 68; ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 21 и 40 и 41) Рабочая группа изберет следующую тему для обстоятельного обсуждения на сессии 2013 года: "Вес и размеры интермодальных транспортных единиц в общеевропейском контексте".

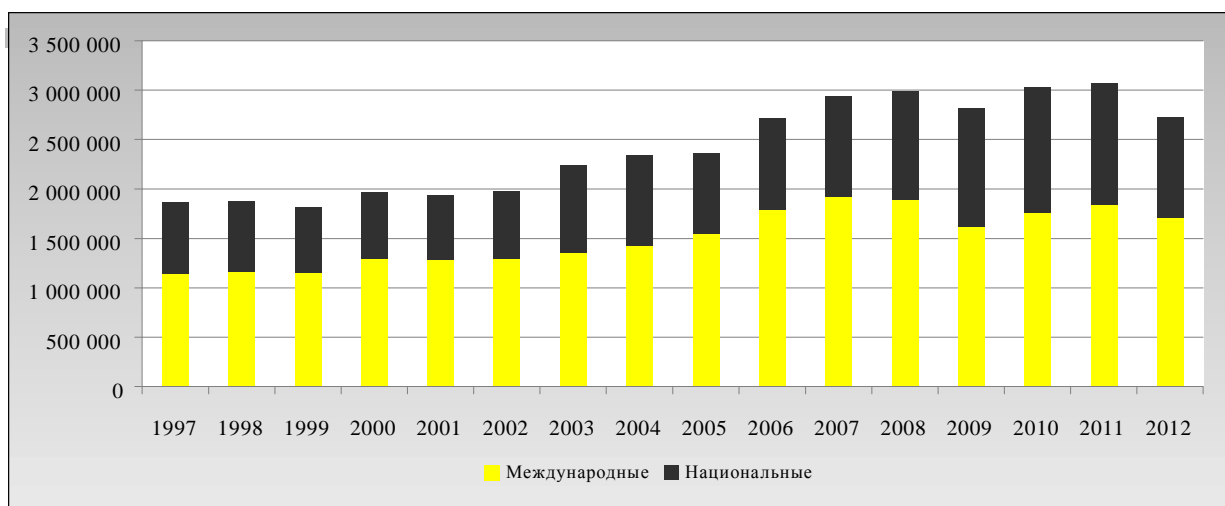
3. Приняв во внимание соображения неофициальной группы экспертов WP.24, высказанные на ее сессии, состоявшейся 2 июля 2013 года в Париже, секретариат подготовил настоящий документ в качестве основы для обсуждения.

## II. Интермодальные транспортные операции в Европе

4. В течение последних лет интермодальный транспорт, в частности европейский железнодорожный транспорт, демонстрирует оптимальную динамику, несмотря на недавние трудности, обусловленные экономическим спадом, главным образом в южной Европе, а также временным закрытием альпийских железнодорожных тоннелей Бреннер и Готард в 2012 году. Это привело к 11-процентному спаду в секторе интермодальных перевозок (по количеству отправок) в период с 2011 по 2012 год у всех компаний, относящихся к Международному союзу компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП). В секторе сопровождаемых перевозок наблюдался еще больший спад, а именно: 24%. В тонно-километрах этот спад был менее ощутимым, но составил порядка 5% и 19% по всему сектору интермодальных перевозок и по сопровождаемым интермодальным перевозкам соответственно (см. также диаграммы ниже).

Диаграмма 1

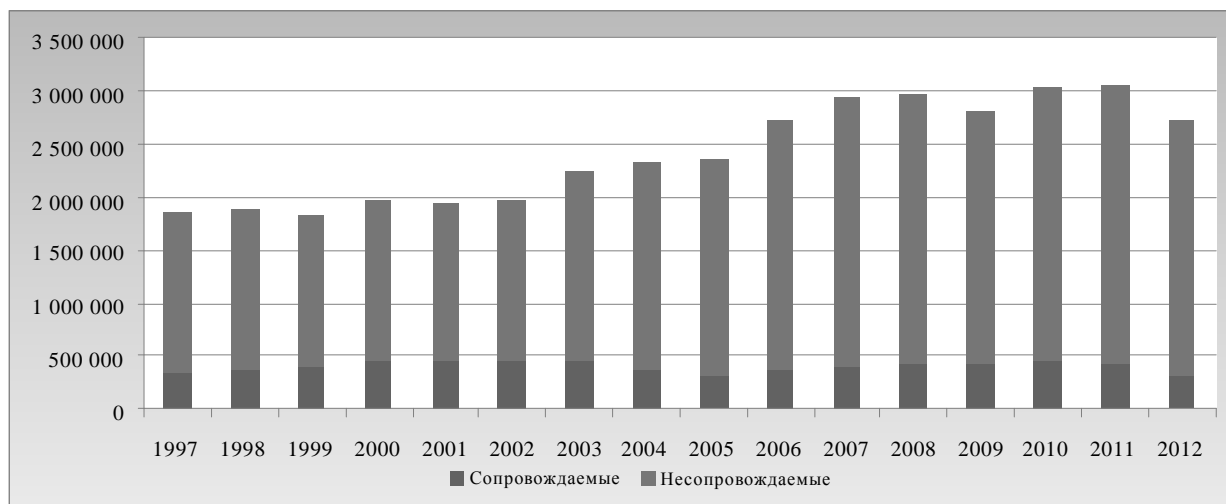
**Интермодальные автомобильные/железнодорожные перевозки в Европе (компании МСККП)  
Национальные и международные перевозки (1997–2012 годы)**



Источник: МСККП.

Диаграмма 2

**Интермодальные автомобильные/железнодорожные перевозки в Европе (компании МСККП)  
Сопровождаемые (РоЛа) и несопровождаемые перевозки (1997–2012 годы)**



Источник: МСККП.

5. Вместе с тем можно ожидать, что в ближайшие годы сектор интермодальных перевозок восстановится и продолжит характеризоваться тенденцией к росту с учетом загруженности дорожных сетей, особенно в пределах важных европейских коридоров Север–Юг, открытия в 2016 году Готардского железнодорожного тоннеля, а также непрерывных усилий государств – членов ЕЭК ООН по обеспечению большей устойчивости европейского наземного транспорта при меньшем объеме выбросов (парниковых газов, твердых частиц) и меньшей шумленности, меньшей зависимости от нефтепродуктов и меньшей аварийности.

### **III. Вес и размеры интермодальных транспортных единиц в общеевропейском контексте**

6. Однако такие изменения не происходят сами по себе. Сеть европейских интермодальных перевозок, в частности автомобильно-железнодорожных, представляет собой сложную систему с достаточно высокими постоянными издержками, которой требуются длительные периоды для развития и обеспеченность железнодорожной инфраструктурой, подвижным составом (специальными железнодорожными вагонами), перевалочными терминалами и временными складскими сооружениями. Поэтому частые колебания в спросе на перевозки и пропускной способности инфраструктуры создают значительные трудности для операторов интермодальных перевозок. Сопоставление с автомобильными перевозками показывает, что в данном секторе основная часть постоянных инфраструктурных издержек покрывается за счет налогоплательщика, а автотранспортные средства, включая грузовые автомобили, обычно списываются менее чем через десять лет.

7. Аналогичным образом на развитии сектора интермодальных перевозок негативно сказываются частые изменения в нормативно-правовых условиях. Особенно это касается изменения веса и размеров интермодальных транспортных единиц (контейнеров, съемных кузовов и грузовых автомобилей), которые

для обеспечения эффективной эксплуатации должны отвечать всем применимым техническим параметрам железнодорожных вагонов и железнодорожной инфраструктуры (габаритам погрузки), а также правовым нормам, регулирующим автомобильные перевозки на конечном этапе.

8. Что касается интермодальных перевозок с использованием внутренних водных путей, то ширина шлюзов и судов внутреннего плавания обуславливает долгосрочные ограничения на увеличение внешних размеров контейнеров и съемных кузовов. Это необходимо учитывать для обеспечения эффективных перевозок интермодальных транспортных единиц по европейским сетям внутреннего плавания, которые до сих пор используются недостаточно широко.

9. С учетом этих особенностей совершенно очевидно, что решения о капиталовложениях в физические объекты сети интермодальных перевозок будет приниматься лишь в том случае, если такие капиталовложения можно будет рассчитать по всему сроку службы этих объектов и если они будут основываться на предсказуемых и стабильных долгосрочных нормативных условиях.

10. С учетом важного значения автомобильных перевозок для внутриевропейских рынков транспортных услуг при определении требуемых размеров и грузоподъемности интермодальных транспортных единиц следует исходить из технических и эксплуатационных характеристик грузовых автомобилей. Все грузы, которые могут перевозиться автомобильным транспортом, должны подпадать под перевозку также интермодальным транспортом.

11. В течение более двух десятков лет и уж точно с момента вступления в силу в Европейском союзе директивы ЕС 96/53 от 25 июля 1996 года максимальная грузоподъемность дорожных транспортных средств, эксплуатируемых в рамках международных перевозок, с точки зрения размеров остается неизменной:

- длина: 18,75 м (автопоезда) и 16,50 м (сочлененные транспортные средства);
- ширина: 2,55 м (2,60 м для транспортных средств, перевозящих грузы при регулируемой температуре);
- высота: 4,00 м.

12. Такие же максимальные размеры грузовых автотранспортных средств используются и в большинстве других европейских государств – членов ЕЭК ООН, за исключением Скандинавского полуострова и некоторых восточноевропейских стран, где допускается эксплуатация более длинных транспортных средств (20–25,25 м)<sup>1</sup>.

13. Аналогичным образом, в большинстве стран – членов ЕЭК ООН максимальный допустимый общий вес груза для грузовых транспортных средств составляет 40 тонн. Исключением вновь является Скандинавский полуостров (до 60 т) и некоторые восточноевропейские страны, например Российская Федерация и Украина, где разрешено перевозить только 38 тонн<sup>2</sup>. Более высокие весовые ограничения применяются в некоторых странах в отношении автомо-

---

<sup>1</sup> Более подробную информацию см. на веб-сайте Международного транспортного форума: [www.internationaltransportforum.org/](http://www.internationaltransportforum.org/).

<sup>2</sup> Более подробную информацию см. на веб-сайте Международного транспортного форума: [www.internationaltransportforum.org/](http://www.internationaltransportforum.org/).

бильных перевозок на конечном участке интермодальных транспортных операций (макс. 44 тонны)<sup>3</sup>.

14. В ноябре 2012 года Рабочая группа приняла к сведению, что компетентные органы ЕС осуществляют пересмотр директивы 96/53/ЕС и директивы 97/27/ЕС (масса и размеры автомобилей и их прицепов – официальное утверждение типа) (ECE/TRANS/WP.24/131, пункты 60–63 и Согг.1)<sup>4</sup>.

15. Этот пересмотр, обусловленный появлением новых технологий, а также необходимостью сокращения выбросов парниковых газов и использования ископаемого топлива на транспорте, в принципе мог бы привести к увеличению допустимой ширины и длины дорожных транспортных средств и составов транспортных средств. Увеличение длины может потребоваться для улучшения аэродинамических свойств и повышения безопасности дорожного движения без изменения длины грузового пространства. Увеличение веса может потребоваться для стимулирования установки альтернативных силовых систем без ущерба для полезной нагрузки. Дополнительного изучения и дополнительной проверки требует вопрос о том, приведет ли использование аэродинамических устройств на интермодальных транспортных единицах к возникновению проблем в связи с их транспортировкой на железнодорожных вагонах и судах внутреннего плавания.

16. Другие обсуждаемые в настоящее время предложения касаются максимальной длины грузового пространства полуприцепов, которая на сегодняшний день в большинстве стран составляет 13,60 метра. Увеличение его длины на 12 см позволило бы осуществлять перевозку так называемых 45-футовых европейских квадратных съемных кузовов/контейнеров, способных вместить 33 европоддона (1,2 м x 0,8 м). Такие европейские съемные кузова/контейнеры можно было бы легко перевозить по железным дорогам и обрабатывать в терминалах. Вместе с тем их оптимальная укладка в судах, используемых на европейских внутренних водных путях, может быть сопряжена с некоторыми эксплуатационными проблемами из-за их ширины.

17. Предложения о разрешении использовать так называемые "мегагрузовики" длиной 25,5 м и весом до 60 т для перевозок по европейской автодорожной сети обсуждались Рабочей группой на предыдущих сессиях. В таких государствах – членах ЕЭК ООН, как Нидерланды, Финляндия и Швеция, составы, включающие подобные грузовики и прицепы, разрешается использовать при особых условиях в течение уже многих лет. В других же странах, например в Бельгии и Германии, в настоящее время организованы испытательные рейсы для оценки – при весьма ограниченных технических и эксплуатационных условиях – воздействия таких грузовых автомобилей на дорожную инфраструктуру и безопасность дорожного движения.

18. Представители некоторых стран высказали опасения в связи с тем, что разрешение использовать такие "мегагрузовики", помимо возможных проблем с инфраструктурой и безопасностью дорожного движения, негативно отразится на развитии интермодальных перевозок и в секторе дальних перевозок может привести к масштабному перераспределению перевозок с железнодорожного на

<sup>3</sup> Более подробную информацию см. на веб-сайте WP. 24 ЕЭК ООН: [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

<sup>4</sup> Директива 97/27 была заменена Регламентом № 1230/2012 от 12 декабря 2012 года, в соответствии с которым вступает в силу Регламент № 661/2009 Европейского парламента и Европейского совета о требованиях относительно официального утверждения механических транспортных средств и их прицепов, касающихся веса и размеров, и вносятся поправки в директиву № 2007/46 Европейского парламента и Европейского совета.

автомобильный транспорт, что несовместимо с устойчивой транспортной политикой, проводимой в ряде европейских государств (ECE/TRANS/WP.24/131, пункты 60–63 и Согг.1).

19. Ввиду вышеизложенных соображений представляется целесообразным поставить вопрос о всеобъемлющем изучении аспектов совместимости ширины и длины дорожных транспортных средств и их составов с задачами по обеспечению интермодальных перевозок и о последствиях их увеличения для данного сектора до принятия новых нормативных положений об изменении параметров вместимости грузового пространства и/или аэродинамических устройств. Эти меры могут содействовать сокращению выбросов и повышению безопасности дорожных транспортных средств, но, возможно, не приведут к повышению устойчивости транспортной системы в целом.

#### **IV. Европейские интермодальные перевозки как составная часть глобальной цепи перевозок**

20. Около 60% всех европейских интермодальных перевозок начинаются и кончаются в европейских морских портах. Эти перевозки осуществляются с использованием главным образом 20-футовых и 40-футовых контейнеров ИСО.

21. В этой связи для европейских интермодальных перевозок за океан точкой отсчета служат стандартные контейнеры ИСО и контейнеры повышенной емкости ИСО, которые в настоящее время транспортируются без каких-либо затруднений в рамках интермодальных перевозок с использованием автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. По этим причинам ЕЭК ООН в 1992 году отказалась от внедрения новых контейнеров ИСО серии 2 длиной 49 футов и шириной 8,6 футов.

22. В настоящее время 90% всего контейнерного парка ИСО, который включает 33 млн. ТЕУ (20-футовых единиц), приходится на 20-футовые и 40-футовые стандартные контейнеры. Примерно 530 000 ТЕУ – это 45-футовые контейнеры ИСО повышенной емкости, которые используются главным образом для перевозок между портами и внутренними районами. Около 190 000 ТЕУ – это европейские контейнеры, ширина которых соответствует ширине поддонов, для перевозок из Ирландии и Соединенного Королевства, а также в Ирландию и Соединенное Королевство. Все эти единицы могут также транспортироваться в рамках интермодальных перевозок. Изменений максимальных допустимых размеров и веса стандартных контейнеров ИСО, равно как и значительных изменений в структуре глобального контейнерного парка в пользу более длинных и более широких единиц в настоящее время не предвидится.

23. В 2012 году Рабочая группа приняла к сведению высказанное Европейским объединением по комбинированным перевозкам (ЕОКП) мнение о том, что значения длины 53 фута (16,15 м) и ширины 8,6 фута (2,6 м) будут соответствовать размерам большей части дорожных прицепов и наземных контейнеров, используемых в Северной Америке и Мексике, и что такая длина могла бы также служить оптимальным значением для европейских интермодальных транспортных единиц. Морские контейнеры с такими размерами использовались в тихоокеанских перевозках между Азией и Соединенными Штатами Америки. Однако в марте 2013 года эти перевозки были прекращены из-за нехватки подходящих экспортных грузов из Соединенных Штатов Америки.