



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят седьмая сессия

Женева, 10–11 ноября 2014 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

Ежегодные темы в области интермодальных перевозок

Последующая деятельность в контексте рабочего совещания 2013 года по вопросу о весе и размерах интермодальных транспортных единиц (ИТЕ)

Записка 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 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), которая была утверждена Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года (ECE/TRANS/240, пункт 100).
2. Согласно решению, принятому Рабочей группой на ее последней сессии, и в соответствии с "дорожной картой" по будущей работе и оперативной деятельности Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.24/133, пункты 29–38; ECE/TRANS/WP.24/125, пункты 21 и 40–41), 6–7 февраля 2014 года в Париже состоялось рабочее совещание по последующей деятельности в контексте темы 2013 года: "Вес и размеры интермодальных транспортных единиц".
3. Ниже представлен краткий доклад о работе этого совещания.



II. Участники

4. Рабочее совещание было организовано Международным союзом железных дорог (МСЖД) и состоялось 6–7 февраля 2014 года в Париже. На нем присутствовали 18 экспертов от правительств Австрии, Бельгии, Германии, Словакии, Турции и Франции. Присутствовали также представители следующих неправительственных организаций и промышленных групп: Европейской ассоциации экспедиторских, транспортных и таможенных служб, Европейского объединения по комбинированным перевозкам, Международного бюро по контейнерам, Международного союза компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам, МСЖД, "Альянс фор рейл" (Германия) и "Норбер Дантрссангль груп" (Франция).

III. Выводы

5. Участники рабочего совещания, проходившего под руководством г-на Анри Майара, бывшего Председателя Рабочей группы, рассмотрели требования к эксплуатационной совместимости различных интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. На основе конкретных примеров был изучен 45-футовый европейский контейнер, ширина которого соответствует ширине поддонов и который способен вместить 33 европоддона.

6. Рабочее совещание отметило, что для безопасной автомобильной перевозки таких прямоугольных ИТЕ потребуются увеличить допустимую длину грузового пространства приблизительно на 15 см по сравнению с нынешней длиной грузового пространства автомобильных полуприцепов, составляющей 13,60 м. Железнодорожная перевозка ИТЕ возможна без значительных технических трудностей в стандартных контейнерных вагонах, но с потерей грузоподъемности и снижением эксплуатационной безопасности из-за грузовых зазоров между такими грузовыми единицами. Подобные контейнеры можно также перевозить на стандартных судах внутреннего плавания. Однако для оптимальной укладки этих ИТЕ (т.е. четыре по ширине) потребовалось бы увеличить ширину трюма до 10,20 м, что станет возможным только при постройке новых судов и в случае изменения правил безопасности.

7. Хотя международная дорожная перевозка 45-футовых европейских контейнеров в настоящее время в ЕС не разрешается, правительство Франции, тем не менее, намерено представить через свою национальную организацию по стандартизации – АФНОР предложения в Европейский комитет по стандартизации (ЕКС) о возможной стандартизации таких ИТЕ.

8. Рабочее совещание рассмотрело также различные предложения по улучшению аэродинамики и повышению дорожной безопасности ИТЕ, что обязательно приведет к увеличению общей длины ИТЕ или дорожных транспортных средств. Участники рабочего совещания сочли, что последствия использования таких устройств для дорожных транспортных операций с точки зрения воздействия на окружающую среду и энергоэффективность еще недостаточно изучены, в частности в реальных условиях. Не было также проанализировано и воздействие подобных устройств, будь то складывающихся или нет, на интермодальные перевозки.

9. Что касается нынешнего исключения в отношении веса брутто (44 т) в качестве максимального допустимого веса ИТЕ для интермодальных транспортных операций при перевозке на терминалы и из терминалов, то участники рабочего совещания сочли, что такое исключение следует применять ко всем ИТЕ, а не только для контейнеров ИСО. Во многих странах ЕС подобное разрешение уже действует.

10. Рабочее совещание отметило также, что для европейских интермодальных перевозок, являющихся составной частью перевозок между портами и внутренними районами, основным критерием служат стандарт ИСО и контейнеры повышенной емкости, которые без труда могут перевозиться в рамках интермодальных транспортных операций по автомобильным, железным дорогам и внутренним водным путям. Возможное применение универсального стандарта для морских и внутренних транспортных единиц (длиной 53 фута – 16,15 м, шириной 8,6 фута – 2,6 м и высотой 9,6 фута – 2,9 м) в значительной степени будет зависеть от потребностей транспортной отрасли в таких транспортных единицах повышенной емкости.

11. 7 февраля 2014 года участники рабочего совещания посетили набережную Бурдоне рядом с Эйфелевой башней. Каждое утро 26 изготовленных по специальному заказу контейнеров перегружаются контейнерным погрузчиком с баржи внутреннего плавания на семь грузовых автомобилей, на которых грузы доставляются в 80 супермаркетов в центральных районах Парижа (на расстоянии от 4 до 7 км). После этого порожние контейнеры из этих супермаркетов перегружаются на баржу, которая затем отбуксируется вниз по течению методом толкания в один из речных портов, расположенных на расстоянии 30 км от центра города. Этот проект, поддерживаемый мэрией Парижа и Министерством экологии, устойчивого развития и энергетики Франции, способствует уменьшению перегруженности дорог, а также снижению атмосферных выбросов и шума.
