



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2003/5
7 March 2003

RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать девятая сессия, 14-15 апреля 2003 года,
пункт 7 (а) повестки дня)

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ИЗМЕНЕНИЯ В СТРАНАХ – ЧЛЕНАХ ЕЭК ООН,
ОРГАНАХ ЕЭК ООН И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ
ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ***

**Последние изменения в области комбинированных перевозок
в странах - членах ЕЭК ООН**

**Развитие комбинированных перевозок в Российской Федерации
(паромные линии)**

Представлено Российской Федерацией

1. Паромное сообщение представляет собой современную прогрессивную транспортную систему, а при наличии сбалансированного стабильного грузопотока, развитой связи транспортной инфраструктуры порта с железнодорожными магистралями является одним из наиболее эффективных видов комбинированных перевозок.

* The present documentation has been submitted after the official documentation deadline by the Transport Division due to personnel constraints.

2. Паромные линии работают либо только в железнодорожном или автомобильном варианте, либо в комбинированном варианте, когда используются суда, где длина проезжей железнодорожной линии занимает только часть судна (как правило, одну палубу), а остальная часть используется для накатки автомобильной техники.

3. Примером успешно действующей в течение ряда лет железнодорожной паромной переправы, связывающей материковую часть Дальневосточного региона Российской Федерации с островом Сахалин, является паромная линия порт Ванино – порт Холмск. На линии работают 7 паромов типа «Сахалин», грузоподъемностью 26 железнодорожных вагонов.

4. Особенности построения железнодорожных паромных переправ является тот фактор, что на стадии проектирования проекты судов привязывают к проектам паромной переправы по береговым сооружениям, подъемно-переходным мостам, технологическому оборудованию, подъездным путям. Ввод в эксплуатацию железнодорожных паромных переправ связан со значительными капитальными вложениями (как во флот, так и в береговую инфраструктуру) и длительными сроками окупаемости.

5. В Российской Федерации паромные переправы работают с судами, имеющими железнодорожные линии с широкой колеей. Технология работы переправ предусматривает перестановку колесных пар на европейскую и сахалинскую колею. Для этих целей в портах имеются соответствующие устройства.

6. С 2002 года осуществляется проект создания Каспийской железнодорожной паромной переправы в российском порту Махачкала. В основе проекта лежит переоборудование действующих судов в железнодорожные паромы и использование их на линиях порт Махачкала – порт Актау (Казахстан), порт Махачкала – порт Туркменбаши (Туркменистан).

7. Основу грузовой базы для железнодорожно-паромных линий на Каспии составляют нефть и нефтепродукты, сжиженный газ, хлопок, контейнерные перевозки, сахар-сырец. Вместе с возможностями решения экономических задач развитие железнодорожно-паромного сообщения через порт Махачкала может способствовать также доставке гуманитарных грузов в Афганистан. В 2001 году объем перевалки нефти и нефтепродуктов через Махачкалинский морской торговый порт составил 2,6 млн. тонн, а в 2002 году – около 4 млн. тонн с перспективой дальнейшего устойчивого роста.

8. Прямое использование на Каспии судов с других переправ невозможно из-за превышения ограничений по ширине и осадке, нестыковки с действующей береговой инфраструктурой по перевозке железнодорожных вагонов, необходимости серьезного проектного переоборудования и значительных капитальных вложений. В силу указанных причин были подобраны по техническим и эксплуатационным характеристикам типы действующих универсальных судов для переоборудования их в железнодорожные паромы с привязкой под действующую на Каспии береговую инфраструктуру.

9. В порту Махачкала проведены работы по строительству береговой инфраструктуры паромной линии для осуществления перевозок из Казахстана и Туркменистана через территорию России. Первое судно вместимостью 24 вагона введено в эксплуатацию в 2002 г., второе аналогичное судно будет введено весной 2003 г. В последующем будут переоборудованы еще несколько судов вместимостью 36 вагонов.

10. В настоящее время в российском морском торговом порту Оля на Каспийском море эксплуатируется автомобильный паромный комплекс. Объемы транзитных контейнерных грузоперевозок через порт Оля в 2001 году составили 200 тыс. тонн. В 2002 году для расширения возможностей по перевалке грузов в порту Оля начато строительство контейнерного терминала, первую очередь которого мощностью 400 тыс. тонн планируется ввести в 2003 году.

11. Порт Оля с ближайшей железнодорожной станцией соединяет автотрасса. Намечено строительство припортовой станции и железнодорожной ветки протяженностью 51 км с целью обеспечения связи порта с магистральной сетью железных дорог. Это позволит организовать железнодорожную паромную морскую переправу по маршруту порт Оля - порты Ирана для перевозки значительных объемов контейнерных транзитных грузов, идущих по транспортному коридору «Север – Юг» между Индией и Северной Европой через территории России и Ирана.

12. С 2001 года работает линия автомобильного паромного сообщения по маршруту Санкт-Петербург – Калининград - Киль. По экспертным оценкам для этой переправы имеется 2 млн. тонн грузов в год.

13. Вторым этапом развития автомобильной паромной переправы стал ввод в действие в 2002 году глубоководного терминала в городе Балтийске Калининградской области.

14. В перспективе планируется построить неподалеку от Балтийска глубоководный порт «Восточный», возвести терминал для приема грузопассажирских и железнодорожных паромов, которые будут ходить сюда из Усть-Луги (Ленинградская область). Предполагается, что обработка грузов в железнодорожных вагонах потребует 25% портовых мощностей, а 75% портовых мощностей будут обслуживать автомобильный транспорт. По предварительным оценкам, основанным на технико-экономических характеристиках похожих паромных переправ, на третьем этапе освоения этой железнодорожно-автомобильной паромной линии грузопоток к 2005 году составит 1,4 млн. тонн в год, а через 10 лет увеличится в 2,3 раза.

15. Развитие паромных сообщений через российские порты будет способствовать увеличению перспективных транзитных грузопотоков, в том числе проходящих по евроазиатским транспортным коридорам.
