



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2006/3
18 January 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная Рабочая группа ЕЭК ООН/ЕКМТ
по интермодальным перевозкам и логистике
(29-30 марта 2006 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике¹
(Сорок пятая сессия, 30 марта 2006 года,
пункт 3 повестки дня)

НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Передано Международным союзом компаний комбинированных автомобильно-
железнодорожных перевозок (МСККП)

1. Политика стимулирования интермодальных перевозок, которую МСККП, безусловно, поддерживает, продолжает давать положительные результаты. Действительно, сектор комбинированных перевозок (КП), основная цель которых заключается в том, чтобы в максимально возможной степени способствовать перераспределению грузовых перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный, после периода сомнений в их нужности в 2003 году несколько активизировался. Негативная эволюция с 1997/98 года главным образом была обусловлена неблагоприятным экономическим климатом, а также низким качеством

¹ ЕЭК ООН и ЕКМТ договорились о механизмах сотрудничества, создав Совместную рабочую группу ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике, которая состоит из отдельных сегментов ЕКМТ и ЕЭК ООН; сегментом ЕЭК ООН является Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

железнодорожных услуг, т.е. недостаточной пунктуальностью железнодорожного сообщения, что не отвечало ожиданиям пользователей КП².

2. В целом за последние несколько лет объем грузов, перевезенных операторами комбинированных перевозок МСККП, увеличился. В 2004 году его компании-члены перевезли 2 350 000 партий грузов, что эквивалентно 5 390 000 х 20-футовым контейнерам. Это равнозначно 200-километровой очереди грузовых автомобилей, грузы с которых ежедневно передаются с автомобильного транспорта на железнодорожный. В период с 2003 по 2004 год объем международных несопровождаемых перевозок возрос на 14%. Объем трансальпийских перевозок вновь значительно увеличился, особенно из Германии или в Германию (через Сен-Готард и Бреннер); на этих маршрутах их объем возрос на 11%.

3. Большая часть европейских потоков КП сосредоточена на оси север-юг. Почти 70% международных несопровождаемых КП осуществляется в трансальпийском сообщении, что обусловлено главным образом наличием препятствий для развития автомобильных перевозок в этих гористых районах, а также швейцарской политикой в отношении большегрузных транспортных средств (налогообложение, максимальный вес). В планировании транспортных потоков в последнее время произошли и другие изменения: например, перевозки Бельгия - Италия стали осуществляться не по маршруту через Модан, а через Готардский туннель из-за ненадежности железнодорожного сообщения во Франции. Кроме того, интермодальные перевозки компаниями МСККП из Соединенного Королевства и в Соединенное Королевство были прекращены из-за неспособности франко-британских властей справиться с притоком незаконных иммигрантов по туннелю через Ла-Манш и огромных эксплуатационных трудностей, которые возникают в этой связи в ходе железнодорожных операций.

4. Что касается технологии "катящееся шоссе", то после расширения Европейского союза и обусловленного этим облегчения автомобильных перевозок в результате ликвидации прежних внешних границ и заключения соглашений между старыми и новыми государствами-членами объем перевозок по некоторым маршрутам значительно уменьшился. Транспортное сообщение с использованием системы "катящееся шоссе" между Дрезденом (Германия) и Ловосице (Чехия), с использованием которой в 2003 году было перевезено свыше 93 000 партий грузов, в июне 2004 года было прекращено после открытия новой автомагистрали, соединяющей эти два центра. Такое общее снижение объясняется также ликвидацией экологических пунктов, которые взимали сборы с большегрузных транспортных средств, проезжающих по территории Австрии. Вместе с

² Подробные статистические данные об изменении объемов грузов, перевезенных компаниями МСККП за последнее время, будут представлены на совещании.

тем на некоторых маршрутах, где было достигнуто повышение качества услуг с помощью правительственной поддержки, объемы перевозок с использованием технологии "катящееся шоссе" сохранились на том же уровне. Безусловно, в целом преимущество КП по сравнению с автомобильным транспортом (например, транспортировка значительных объемов на большие расстояния, использование технологии "катящееся шоссе" для перевозки автомобилей по железным дорогам, позволяющее водителям отдыхать, освобождение от запретов на движение грузовых автомобилей в выходные дни/государственные праздники) продолжает способствовать перераспределению перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. Это, конечно же, должно отразиться на маршрутах, соединяющих восточную и западную части Европейского континента, где ожидается их значительный рост.

5. Тенденции 2004 года подтверждаются и в начале 2005 года: существенно снизились объемы перевозок с использованием технологии "катящееся шоссе" и в то же время несколько возрос объем международных несопровождаемых КП. Хотя МСККП по-прежнему занимается сопоставлением данных за вторую половину 2005 года, по его мнению, произошедшее в последнее время ухудшение качества услуг, предоставляемых железнодорожным сектором (локомотивные компании и управляющие инфраструктурой), может негативно отразиться на объеме перевозок; соответствующие цифры могут быть представлены только через несколько недель.

6. В 2004 году увеличению объема международных несопровождаемых КП, в частности, благоприятствовали особые оперативные условия: либерализация железнодорожного рынка в Германии привела к повышению качества услуг, что в свою очередь позволило обратить внимание на преимущества КП. Этой тенденции также способствовали различные введенные в действие производственные планы, такие, как максимизация грузоподъемности поездов или использование пунктов стыковки (логистические узлы для стыковки национальных и международных транспортных потоков).

7. Тем не менее в целом рыночная доля железнодорожных грузовых перевозок по сравнению с автомобильными перевозками продолжает снижаться. Именно поэтому для МСККП крайне важно продолжать целенаправленно предпринимать усилия на политическом уровне, с тем чтобы создать оптимальную основу и условия для стимулирования развития КП, что, как оказывается, является наилучшим способом для перераспределения грузовых перевозок в пользу железнодорожного транспорта. Базовые условия в рамках ответственности железнодорожных компаний (стабильная структура цен, повышение качества услуг или распределение коммерческого риска в системе эксплуатации полносоставных поездов) и в рамках ответственности стран (стабильные

правила в отношении веса и габаритов автотранспортных средств для обеспечения притока инвестиций в оборудование, предназначенное для перевалки грузов на железнодорожный транспорт, государственное финансирование терминалов комбинированных перевозок) могут оказаться чрезвычайно полезными для развития КП, хотя зачастую этого недостаточно. Операторы КП сталкиваются с проблемами узких мест, недостаточного качества и низкого уровня сотрудничества между железнодорожными компаниями на некоторых маршрутах, а также приоритетного отношения к пассажирским перевозкам при распределении железнодорожных ресурсов. Наиболее ярким примером возникающих проблем является нехватка локомотивов и водителей грузовых поездов.

8. Кроме того, наблюдается тенденция к перераспределению методов железнодорожных перевозок: снижаются объемы грузов, перевозимых с использованием технологии "катящееся шоссе" (16% в 2004 году по сравнению с 22% в 2003 году), и объемы перевозок полуприцепов (7% в 2004 году по сравнению с 8% в 2003 году). Напротив, показатели перевозок съемных кузовов улучшились (77% в 2004 году по сравнению с 70% в 2003 году).
