



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2005/5
28 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике¹

(7 и 8 марта 2005 года)

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

(Сорок третья сессия, 8 марта 2005 года, пункт 5 d) повестки дня)

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

Актуальность существующих стандартов и параметров СМЖЛ и СЛКП

Записка секретариата

А. МАНДАТ И ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. В соответствии с просьбой Рабочей группы секретариат передал всем Договаривающимся сторонам Соглашений СМЖЛ² и СЛКП вопросники с целью получения их мнений по вопросу об актуальности существующих стандартов инфраструктуры и эксплуатационных стандартов, приведенных в Соглашении СЛКП.

¹ ЕКМТ и ЕЭК ООН 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 ее Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24).

² Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ).

2. Цели Соглашений СМЖЛ и СЛКП, разработанных соответственно в 1985 и 1991 годах (см. перечень Договаривающихся сторон ниже), заключаются в облегчении и развитии в Европе международного железнодорожного сообщения и повышении эффективности международных интермодальных перевозок в Европе и их привлекательности для потребителей. Поэтому эти два многосторонних общеевропейских договора устанавливают правовые рамки, определяющие согласованный план строительства и оборудования железных дорог и развития комбинированных перевозок и их инфраструктуры на общеевропейском уровне на основе согласованных международных стандартов и параметров.

3. Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике решила оценить актуальность и полезность стандартов и параметров и их целевых показателей, содержащихся в Соглашениях СМЖЛ и СЛКП, в свете вышеупомянутых целей и обеспечить их соответствие будущему развитию международных железнодорожных и интермодальных перевозок в Европе. Вопросник, подготовленный секретариатом для этой цели, также предусматривает возможность предложить другие стандарты и/или параметры для возможного включения в Соглашения СМЖЛ и/или СЛКП.

4. В приведенной ниже таблице содержится резюме ответов на вопросник для рассмотрения Рабочей группой³.

5. В вопроснике содержался также вопрос о целях, для которых используются данные, содержащиеся в "Желтой книге". Шесть респондентов сообщили, что данные и информация, содержащиеся в "Желтой книге", используются для целей транспортной политики, три респондента отметили, что они используются для научных/исследовательских целей, и восемь респондентов сообщили, что они используются для международных сопоставлений, включая мониторинг прогресса в области эксплуатационной совместимости между соседними странами. Один респондент упомянул о том, что "Желтая книга" в его стране не используется.

6. Предложения по усовершенствованию представления данных в "Желтой книге" включали предоставление карт стран, на которых показаны транзитные коридоры. Один респондент предложил использовать международные статистические данные операторов железных дорог и управляющих инфраструктурой, с тем чтобы избежать необходимости проведения, как это делается в настоящее время, сбора данных у национальных операторов или управляющих инфраструктурой.

³ К 24 декабря 2004 года свои ответы передали в секретариат следующие страны: Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Португалия, Румыния, Словения, Украина, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария.

7. Другой респондент сослался на директиву 2001/14/CE Европейского союза, которая предусматривает, что управляющие инфраструктурой обязаны разработать положения, обеспечивающие доступ к европейской железнодорожной сети. Эти положения будут включать также существующие или планируемые технические параметры инфраструктуры, которые должны учитывать технические параметры, установленные в Соглашении СЛКП. В этой связи Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить вопрос о том, как обеспечить соответствие между техническими параметрами инфраструктуры СЛКП и СМЖЛ, трансъевропейской и общеевропейской транспортными сетями, а также стандартами инфраструктуры, регулирующими доступ к национальным железнодорожным сетям (Европейская директива 2001/14/CE).

В. РЕЗЮМЕ ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК ЕЭК ООН ОТНОСИТЕЛЬНО АКТУАЛЬНОСТИ СТАНДАРТОВ И ПАРАМЕТРОВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В СОГЛАШЕНИЯХ СМЖЛ И СЛКП

8. Указания, касающиеся актуальности параметров/стандартов, предусмотренных в Соглашениях СМЖЛ и СЛКП, содержащиеся в таблице ниже (Да/Нет), относятся только к мнениям, высказанным респондентами в ответах на вопросник и приведенным в последней колонке таблицы вместе с некоторыми пояснениями, если таковые были представлены. По-прежнему актуален (т.е. "Да") означает, что ни один из респондентов не указал, что соответствующий параметр/стандарт является неактуальным. Неактуален (т.е. "Нет") означает, что указанный респондент счел, что этот параметр более не актуален и/или его следует изменить. "Да/Нет" означает, что респонденты не высказали однозначного мнения.

"Желтая книга" (Ссылка на колонку)	СМЖЛ/СЛКП* Параметр/Стандарт		СМЖЛ/СЛКП Целевой показатель		
	Описание	По-прежнему ли актуален? Да/Нет	Целевой показатель	По прежнему ли актуален? Да/Нет	Другой целевой показатель (Просьба предложить более подходящий показатель, если таковой имеется)
Железнодорожные линии: параметры инфраструктуры (приложение II к СМЖЛ; приложение III к СЛКП)					
3	Количество путей	Да	Не указано	Да	Минимум 2 (Дания)
4	Габарит погрузки подвижного состава ^d	Да	(МСЖД В)	Нет	МСЖД С, МСЖД G2 (Германия) МСЖД С1 (Украина)
5	База ^e	Да	4,0 м	Нет	% (Дания) 4,2 м (Украина)

* Сноски см. в конце таблицы.

"Желтая книга" (Ссылка на колонку)	СМЖЛ/СЛКП* Параметр/Стандарт		СМЖЛ/СЛКП Целевой показатель			
	Описание	По-прежнему ли актуален?	Целевой показатель	По-прежнему ли актуален?		
Да/Нет		Да/Нет		Другой целевой показатель (Просьба предложить более подходящий показатель, если таковой имеется)		
Железнодорожные линии: параметры инфраструктуры (продолжение) (приложение II к СМЖЛ; приложение III к СЛКП)						
6	Минимальная расчетная скорость	Да Нет	СЛКП ^f (100 км/ч) (120 км/ч) СМЖЛ ^g (160 км/ч)	Нет	Проблемы с гористыми участками (Болгария) Требуется определение/ более оптимальный метод (Дания) Максимальная скорость (Германия)	
7	Разрешенная нагрузка на ось	Локомотивы ^h	Да	22,5 т	Да	
8		Моторные вагоны и электропоезда ^h	Нет	17 т	Нет	22,5 т (Германия) (Венгрия)
9		Вагоны ^h	Нет	16 т	Нет	22,5 т (Германия, Венгрия)
10		Вагоны ⁱ	Нет	20 т 18 т	Нет	22,5 т (Германия)
11	Разрешенная нагрузка на погонный метр ^j	Да	8 т	Да		
12	Максимальный уклон ^k	Нет	СЛКП (не указано) СМЖЛ (35 мм/м)	Да Нет	(Венгрия)	
13	Максимальная длина платформ на крупных станциях	Да Нет	400 м	Да	300-320 м. Что означает "крупные"? (Дания)	
14	Длина обгонных путей	Да	Минимум 750 м	Нет	>750 м (Бельгия) <1000 м (Бельгия)	
15	Ограничение пропускной способности ^l	Нет	редко	Нет	Вероятность простоя (Германия, Венгрия) никогда (Украина)	
16	Пересечение на одном уровне	Нет		Нет	(Дания, Венгрия)	
	Другой предлагаемый параметр инфраструктуры, если таковой имеется	Просьба указать: Длинносоставные и тяжеловесные грузовые поезда (Бельгия; Чешская Республика) Предлагаемый показатель: Длина: минимум 750 м; максимум 1000 м				
	Другой предлагаемый параметр инфраструктуры, если таковой имеется	Просьба указать: Контактная сеть (Дания) Предлагаемый показатель: 45 000/16 2/3 Гц; 25 000/50 Гц				

* Сноски см. в конце таблицы.

"Желтая книга" (Ссылка на колонку)	СМЖЛ/СЛКП* Параметр/Стандарт		СМЖЛ/СЛКП Целевой показатель		
	Описание	По-прежнему ли актуален?	Целевой показатель	По-прежнему ли актуален?	
Да/Нет		Да/Нет		Другой целевой показатель (Просьба предложить более подходящий показатель, если таковой имеется)	
Эксплуатационные характеристики поездов, используемых для комбинированных перевозок (приложение IV к СЛКП)					
19	Максимальная разрешенная длина поезда	Да	Минимум 750 м	Да	1000 м (Бельгия)
20	Максимальный разрешенный вес поезда	Да	Минимум 1 500 т	Да	
21	Максимальная разрешенная нагрузка на ось вагона	Да	Минимум 20 т ^m	Нет	22,5 т (Германия)
22	Эксплуатационная скорость	Нет	Минимум 120 км/ч	Нет	(Германия, Венгрия)
23	Степень приоритета	Нет	высокая ⁿ	Нет	(Германия)
24	Маршрутные поезда или группы вагонов прямого сообщения	Нет	часто ^o	Нет	(Дания, Германия)
...	Другая предлагаемая эксплуатационная характеристика, если таковая имеется	Просьба указать: Контейнерные маршрутные поезда (Болгария) Предлагаемый показатель: Никогда; редко; временами; часто; всегда			
Требования к терминалам, используемым для комбинированных перевозок					
26	Среднее время формирования поездов ^q	Да	Максимум 60 мин.	Да Нет	Необходимо определение (Дания)
27	Среднее время простоя грузовых транспортных единиц ^r	Да	Максимум 20 мин.	Да Нет	Необходимо определение (Дания)
28	Доступ по автодороге ^s	Да	хороший	Да	
29	Доступ по железной дороге ^s	Да	хороший	Да	
30	Ограничение пропускной способности ^t	Нет	редко	Да Нет	(Венгрия)
	Другое предлагаемое требование к терминалам, используемым для комбинированных перевозок, если таковое имеется	Просьба указать: Длина путей (Бельгия) Предлагаемый показатель: Минимум 750 м			

* Сноски см. в конце таблицы.

"Желтая книга" (Ссылка на колонку)	СМЖЛ/СЛКП* Параметр/Стандарт		СМЖЛ/СЛКП Целевой показатель		
	Описание	По-прежнему ли актуален?	Целевой показатель	По-прежнему ли актуален?	
Да/Нет		Да/Нет		Другой целевой показатель (Просьба предложить более подходящий показатель, если таковой имеется)	
Требования к пограничным пунктам					
32	Средняя продолжительность остановки ^d	Да	Максимум 30 мин.	Нет	0 минут (Бельгия) 4 часа (Украина)
33	Общая пограничная станция	Нет	Да	Нет	(Венгрия)
34	Возникшие проблемы ^t	Нет		Нет	(Германия, Венгрия)
Требования к станциям для смены колесных пар					
36	Продолжительность операции по смене колесных пар	Нет	По возможности минимальная	Нет	(Венгрия)
37	Возникшие проблемы ^t	Нет		Нет	(Германия, Венгрия)
Требования к железнодорожно-паромным переправам/портам					
39	Средняя продолжительность операции типа "ро-ро" ^v	Да	Показатель не указан	Да Нет	Необходимо определение (Дания)
40	Согласование графика движения на паромных переправах/железных дорогах	Да	Да	Да	
41	Возникшие проблемы ^t	Нет		Нет	(Германия, Венгрия)
	Другое предлагаемое требование к железнодорожно-паромным переправам/портам, если таковое имеется	Просьба указать: Экстремальные погодные условия (Венгрия) Предлагаемый показатель: Тот же, что и в сноске ¹			

* Сноски см. в конце таблицы.

Пояснительные примечания к сноскам

(содержащиеся в "Желтой книге": Перечень существующих стандартов и параметров МСЖЛ и СЛКП (1997 год))

^d Приведенные в таблице целевые показатели, указанные в МСЖЛ/СЛКП, относятся только к существующим линиям. Для новых линий в МСЖЛ/СЛКП предусмотрен габарит погрузки С1. При заполнении таблицы вносились фактические показатели, указывающие значение параметров, предусматривающих наибольшие ограничения.

- e 4,0 м для существующих линий; 4,2 м для новых линий.
- f 120 км/ч является целевым показателем СЛКП для существующих и новых линий.
- g 160 км/ч является минимальным показателем МСЖЛ для существующих линий.
В случае новых линий показатель минимальной скорости составляет 300 км/ч (только для пассажирских перевозок) или 250 км/ч (для пассажирских и грузовых перевозок).
- h Указано только в МСЖЛ.
- i Целевые показатели для существующих и новых линий:

для вагонов ≤ 100 км/ч: 22,5 т; для вагонов ≤ 120 км/ч: 20 т.
для вагонов ≤ 140 км/ч: в МСЖЛ предусмотрен максимальный показатель в 18 т.
- j Указано только в МСЖЛ.
- k Рекомендовано для новых линий только в СЛКП. В МСЖЛ предусмотрен показатель в 35 мм/м для новых линий, предназначенных только для пассажирских перевозок.
- l "никогда", "редко", "временами", "часто" или "всегда".
- m 22,5 т при скорости 100 км/ч (целевой показатель).
- n Поезда, используемые для комбинированных перевозок, должны иметь максимально высокий приоритет (пункт 7 приложения IV к СЛКП).
- o Использование поездов прямого сообщения или перевозки группами вагонов (пункт 13 приложения IV к СЛКП).
- p Терминал(ы), пограничный(ые) пункт(ы), станция(и) смены колесных пар или железнодорожно-паромные переправы/порты, указанные в приложении II к СЛКП.
- q Период времени между крайним сроком принятия грузов и отправлением поездов, а также между прибытием поездов и готовностью вагонов к выгрузке грузовых единиц (контейнеров, съемных кузовов и т.д.).

- r Сокращение до возможного минимума простоя автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сбор грузовых единиц.
- s Просьба указать следующее: "хороший", "удовлетворительный" или "неудовлетворительный".
- t Просьба охарактеризовать ниже причину ограничения пропускной способности или возникающие проблемы (см. пункты 10-12 и 14-17 приложения IV к СЛКП).
- u Соглашением СЛКП предусматривается, что остановка на границе должна быть, по возможности, исключена (пункт 14 приложения IV к СЛКП). Если остановки не требуется, то просьба указать значение "о".
- v Быстрая загрузка и разгрузка паромных судов и хранения грузовых единиц/вагонов (по возможности, не более одного часа).

С. ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ

Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ)

Австралия	Польша
Беларусь	Республика Молдова
Бельгия	Российская Федерация
Болгария	Румыния
Босния и Герцеговина	Сербия и Черногория
бывшая югославская Республика Македония	Словакия
Венгрия	Словения
Германия	Турция
Греция	Украина
Италия	Франция
Литва	Хорватия
Люксембург	Чешская Республика

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)

Австрия	Норвегия
Беларусь	Польша
Бельгия	Португалия
Болгария	Республика Молдова
Венгрия	Российская Федерация
Германия	Румыния
Греция	Словакия
Грузия	Словения
Дания	Турция
Италия	Франция
Казахстан	Хорватия
Люксембург	Чешская Республика
Нидерланды	Швейцария
