



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике****Шестьдесят четвертая сессия**

Женева, 20–22 октября 2021 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

**Европейское соглашение о важнейших линиях
международных комбинированных перевозок
и соответствующих объектах:****Осуществление Соглашения****Механизм обзора хода осуществления Европейского
соглашения о важнейших линиях международных
комбинированных перевозок и соответствующих
объектах****Записка секретариата****I. Введение**

1. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) на своей шестьдесят третьей сессии решила разработать механизм, с помощью которого она смогла бы осознать степень осуществления Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Соглашение СЛКП). Такой механизм должен позволить Договаривающимся сторонам понять, были ли определенные линии сети СЛКП усовершенствованы в соответствии с техническими стандартами и параметрами работы.
2. Создание такого механизма также рекомендовано в принятой Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) резолюции по укреплению сектора интермодальных грузовых перевозок.
3. В настоящем документе содержится предложение по механизму обзора осуществления СЛКП. По сути, в нем предлагаются две отдельные части механизма: первая часть предназначена для оценки прогресса в создании сети СЛКП, а вторая — для оценки достижения целевых показателей эффективности.
4. WP.24 предлагается рассмотреть предлагаемый механизм и его две отдельные части с целью его принятия, если это будет сочтено целесообразным, и начать процесс обзора хода осуществления Соглашения СЛКП.



II. Имеющиеся примеры передовой практики в области обзора хода осуществления

5. Данный раздел относится к передовой практике отчетности о ходе внедрения инфраструктурных сетей. В нем представлена информация, касающаяся а) отчетности о ходе осуществления посвященного ТЕС-Т Регламента (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о руководящих принципах Союза по развитию трансъвропейской транспортной сети и отмене Решения № 661/2010/EU и б) создания и пересмотра «Синей книги» в качестве основного инструмента мониторинга хода осуществления Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (Соглашение СМВП).

а) Отчетность о реализации ТЕС-Т

6. В соответствии с Регламентом (ЕС) № 1315 (2013) от государств — членов Европейского союза требуется регулярно информировать Европейскую комиссию на всеобъемлющей и прозрачной основе о ходе реализации проектов ТЕС-Т и об инвестициях, сделанных с этой целью. Это должно включать передачу годовых данных, насколько это возможно, через интерактивную географическую и техническую информационную систему для ТЕС-Т (TENtec). Это должно включать все соответствующие данные, касающиеся проектов, представляющих общий интерес и получающих финансирование Союза.

7. Технические и финансовые данные собираются и обновляются с помощью платформы «Открытый метод координации» (ОМК). Данные собираются по участкам. Внедренные рабочие процессы проверки гарантируют, что ввод и проверка данных выполняются в тесном сотрудничестве с государствами-членами.

8. Что касается железнодорожной сети ТЕС-Т, то технические данные собираются по следующим параметрам: электрификации линий, ширине колеи, максимальной нагрузке на ось, максимальной длине поезда, линейной скорости и развертыванию Европейской системы управления железнодорожным движением. Также собираются данные о состоянии участков.

9. TENtec также содержит общественный портал, который предоставляет общественности своевременную информацию о ходе реализации ТЕС-Т. Для этого используются интерактивные карты, библиотека карт и различные аудиовизуальные элементы. Соответствующую информацию можно получить по адресу: Trans-European Transport Network TENTEC - European Commission (europa.eu).

б) «Синяя книга»

10. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на своей четырнадцатой сессии в 1996 году решила разработать так называемую «Синюю книгу», в которой будет содержаться перечень существующих и планируемых стандартов и параметров сети водных путей и портов категории Е в Европе и будут показаны, на международно сопоставимой основе, параметры имеющейся инфраструктуры внутреннего судоходства в Европе по сравнению с минимальными стандартами и параметрами, предписанными в Соглашении ССВП.

11. «Синяя книга» была подготовлена и впервые опубликована в 1998 году под условным обозначением TRANS/SC.3/144 и трижды пересматривалась — в 2006, 2012 и 2017 годах. С третьим изданием можно ознакомиться по адресу: [Blue Book UNECE](#).

12. Данные «Синей книги» также доступны в онлайн-базе данных на сайте www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html. Эта база данных позволяет осуществлять поиск, фильтрацию и экспорт данных по водным путям и портам категории Е. Онлайн-карта, на которой представлены данные в сочетании с

различными базовыми картами (топографическая карта, спутниковая карта), дает представление о сети категории E на общеевропейском уровне.

13. В «Синей книге» перечислены по странам узкие места и недостающие звенья сети водных путей категории E, которые определяются как i) основное узкое место, ii) стратегическое узкое место и iii) недостающее звено, как это было одобрено SC.3.

14. В «Синей книге» также указаны навигационные характеристики каждого водного пути категории E и его участков. Эти данные представляют собой целевые значения в сравнении с параметрами, существовавшими на момент подготовки нового издания «Синей книги».

15. Наконец, в «Синей книге» представлены данные о шлюзах или шлюзовых комплексах, судоподъемниках и наклонных судоподъемниках, расположенных на водных путях категории E, а также данные о портах внутреннего плавания международного значения, которые классифицируются в зависимости от их годовой грузоподъемности.

III. Понимание уровня осуществления Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах

16. В данном разделе содержится информация о том, какие данные необходимо собирать для оценки уровня осуществления Соглашения СЛКП в сравнении с имеющейся передовой практикой, представленной в разделе II. В части а) обсуждаются данные о развитии сети СЛКП, а в части б) приводятся целевые показатели эффективности, предусмотренные Соглашением.

а) Данные по сети СЛКП

17. Понимание уровня осуществления Соглашения СЛКП требует наличия данных об уровне развития линий СЛКП и соответствующем объекте.

18. Для линий СЛКП данные должны содержать информацию о состоянии линий СЛКП и, в частности, их различных участков, при том понимании, что участок — это часть линии между двумя указанными точками отсчета, предпочтительно представленными в виде географических координат. Кроме того, данные должны содержать информацию о том, соответствуют ли участки линий требованиям, установленным минимальными параметрами инфраструктуры Соглашения, которые перечислены в таблице, приведенной ниже.

	A	B
	Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции	Новые линии
	в настоящее время	целевые значения
1. Количество путей	(не указано)	(не указано)
2. Габарит нагрузки подвижного состава		МСЖД В ²
3. База ¹	4,0 м	4,2 м

	A		B		
4. Минимальная расчетная скорость ³	100 км/ч	Категория линии	Скорость	Категория линии	Скорость
		F1	120	F1	120
		F2	120	F2	120
		F3	100	F3	100
		F4	данных нет	F4	данных нет
		F1520	120	F1520	120
		F1600	100	F1600	100
5. Разрешенная нагрузка на ось:					
Вагоны \leq 100 км/ч	20 т	22,5 т		22,5 т	
\leq 120 км/ч	20 т	20 т		20 т	
6. Максимальный градиент ¹	(не указано)	(не указано)		12,5 мм/м	
7. Минимальная полезная длина обгонных путей	600 м	750 м		750 м	

19. Поскольку в Соглашении СЛКП проводится различие между существующими и вновь построенными линиями, различные участки для каждой линии должны быть классифицированы соответствующим образом, чтобы было ясно, каких целевых значений им необходимо достичь. В информации о состоянии должна быть указана эта классификация.

20. Что касается смежных объектов, таких как терминалы и промежуточные станции, которые далее классифицируются как станции обмена группами вагонов, пограничные пункты, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы/порты, то они должны отвечать требованиям линий, которые они обслуживают, в отношении габарита нагрузки подвижного состава, разрешенной нагрузки на ось и минимальной длины обгонных путей. Собранные данные по этим объектам должны подтвердить, соблюдаются ли эти минимальные стандарты на данных объектах. Кроме того, для станций смены необходимо знать технологию смены, которая, собственно говоря, предусмотрена в приложении II, раздел С Соглашения СЛКП. Для железнодорожно-паромных переправ/портов должна быть известна техника паромной перевозки, т. е. остаются ли грузовые единицы на вагонах во время перевозки или нет. Такая информация не включена в Соглашение СЛКП.

b) Целевые показатели эффективности

21. В Соглашении СЛКП определен ряд целевых показателей эффективности для объектов. В связи с этим можно собрать статистические данные, чтобы понять, достигнуты ли целевые показатели или каков прогресс в достижении этих целей с течением времени, если измерять их с помощью конкретных показателей.

22. Этими целевыми показателями являются:

На терминалах и станциях смены колесных пар:

- Время между прибытием поездов и наличием вагонов для выгрузки грузовых единиц — не более одного часа.

На терминалах:

- Время между принятием последней партии груза и отправлением поезда — не более одного часа.
- Время стоянки для автомобильного транспорта — не более 20 минут.

На станциях обмена группами вагонов:

- Время остановки для перегрузки вагонов — не более 30 минут.

На границах:

- Время остановок только в случае необходимости — не более 30 минут.

В портах:

- Время остановок — не более одного часа.

23. В Соглашении СЛКП также определены целевые показатели для подвижного состава. Они эквивалентны инфраструктурным параметрам скорости и нагрузки на ось, т. е. 120 км/ч при весе 20 тонн на ось и 100 км/ч при весе 22,5 тонн на ось.

IV. Механизм обзора хода осуществления

24. В части а) данного раздела содержится предложение по механизму обзора хода осуществления для сети СЛКП (линии СЛКП и соответствующие объекты). В его части б) предлагаются показатели эффективности для оценки работы сети. Предлагается рассмотреть обе части отдельно.

а) Механизм обзора осуществления для сети СЛКП

25. Механизм обзора осуществления обеспечивает инструмент для оценки и понимания прогресса в развитии сети СЛКП.

26. Создание механизма требует создания перечня (схожего по подходу с перечнями TENtec или водных путей категории E), содержащего самую последнюю информацию:

- о сетевых линиях и уже достигнутых параметрах действующими линиями по сравнению с целевыми параметрами и
- соответствующем объекте и достигнутых параметрах в сравнении с целевыми параметрами.

27. Механизм вводит затем требование сообщать об изменениях параметров по сравнению с информацией, указанной в перечне. Для участков линий и соответствующих объектов, которые в перечне отмечены как не соответствующие целевым значениям, либо для новых линий или новых соответствующих объектов, которые еще не реализованы, отчетность должна составляться не реже одного раза в три года (или с другим интервалом, если это будет сочтено целесообразным).

28. Для обновления информации следует использовать следующие формы:

Для линий СЛКП:

Линия СЛКП	Участок	Состояние	Подсостояние	Кол-во путей	Габарит нагрузки подвижного состава	База	Мини- мальная расчетная скорость	Разрешен- ная нагрузка на ось	Макси- мальный уклон	Минималь- ная полезная длина обгонных путей
								(при скорости до 100 км/ч)		
Географи- ческие координаты начальной точки отсчета:	Сущест- вующая линия*	Модернизи- рованная	Целевые значения							
			–	МСЖД В 4,0	120 км/ч	22,5 т	–	750 м		
			20 т							
			Достигнутые значения							
			Для модерниза- ции	x	x	x	x	x	x	x
Географи- ческие координаты конечной точки отсчета:	Новая линия*	Реализован- ная	Целевые значения							
			2	МСЖД С 4,2	120 км/ч	22,5 т	12,5	750 м		
			20 т							
			Достигнутые значения							
			В процессе строитель- ства**	x	x	x	x	x	x	x
			В процессе планирова- ния**							

* Выберите нужный вариант и заполните оставшиеся поля соответствующим образом.

** Для линий, находящихся в стадии строительства или планирования, оставьте поля для достигнутых значений незаполненными.

Для соответствующих объектов:

Тип объекта	Географическое положение	Тип обслуживания линии	Габарит нагрузки подвижного состава	Разрешенная нагрузка на ось	Минимальная полезная длина обгонных путей	Применяемая техника смены (только для станций смены колесных пар)	Применяемая техника перевозки (только для железнодорожно-паромных переправ/портов)
Станции обмена группами вагонов	Существующая*	Целевые значения			750 м	Смена осей/тележек вагонов	Перевозка грузовых единиц на вагонах
		МСЖД В	22,5 т				
Пограничные пункты	Новые линии*	Целевые значения			750 м	Перевалка грузовых единиц с помощью крана/другого погрузочно-разгрузочного оборудования	Перевалка грузовых единиц на паром
		МСЖД С	22,5 т				
Станции смены колесных пар		Достигнутые значения					
		x	x	x			
Железнодорожно-паромные переправы/порты*		Достигнутые значения					
		x	x	x			

* Выберите нужный вариант и заполните оставшиеся поля соответствующим образом.

29. Что касается создания перечня, он может быть создан путем объединения данных из других существующих открытых баз данных (таких как, например, TENtec для железных дорог), обновления данных, которые не удалось объединить, и окончательной проверки данных. При текущем уровне развития географической информационной системы (ГИС) можно рекомендовать, чтобы данные собирались и объединялись в ГИС-совместимом формате, чтобы их можно было визуализировать на различных картах.

30. В случаях, когда обновление состояния предполагает иное прохождение линии, чем то, которое предусмотрено в приложении I к Соглашению СЛКП, обновление должно следовать только после внесения соответствующих изменений в Соглашение.

31. ГИС ЕЭК и включенные в нее данные о линиях СЛКП, разработанные в рамках других проектов, осуществляемых Отделом устойчивого транспорта ЕЭК, могут послужить основой для создания перечня в рамках обзора осуществления Соглашения СЛКП. Имеющийся проект перечня может быть обновлен путем использования вышеуказанных форм. Эти формы могут быть созданы в электронном формате, с тем чтобы объединение данных из этих форм в перечень могло быть выполнено беспрепятственно. Перечень будет создан после того, как имеющиеся в нем данные будут подтверждены WP.24 после получения информации от всех Договаривающихся сторон о точности данных. После подтверждения перечня первое обновление должно быть рассмотрено через три года (или через другой интервал, который будет сочтен целесообразным).

32. ГИС ЕЭК по линиям СЛКП и соответствующим объектам будет представлена WP.24 отдельно от настоящего документа в ходе шестьдесят четвертой сессии.

b) Показатели эффективности

33. Прогресс в достижении целевых показателей, предусмотренных Соглашением и перечисленных в разделе III b) выше, может быть оценен путем периодического

(например, ежегодного) расчета ключевых показателей эффективности. Такая оценка эффективности может проводиться отдельно и не зависит от оценки прогресса в создании сети СЛКП путем создания и обновления перечня линий СЛКП и соответствующих объектов. Для оценки прогресса в работе могут быть использованы следующие показатели:

- среднее время стоянки поездов на терминалах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, загруженных/разгруженных на терминалах СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- медианное время стоянки поездов на терминалах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, загруженных/разгруженных на терминалах СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- среднее время стоянки автотранспортных средств на терминалах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех автотранспортных средств, загруженных/разгруженных на терминалах СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- медианное время стоянки автотранспортных средств на терминалах в календарном году (рассчитывается для всех автотранспортных средств, загруженных/разгруженных на терминалах СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- среднее время остановки поездов на станциях смены колесных пар СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, прибывающих на станции смены колесных пар СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- медианное время остановки поездов на станциях смены колесных пар СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, прибывающих на станции смены колесных пар СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- среднее время остановки поездов для перегрузки вагонов на станциях обмена группами вагонов в календарном году (рассчитывается для всех поездов с запланированными остановками для перегрузки вагонов в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- медианное время остановки поезда для перегрузки вагонов на станциях обмена группами вагонов в календарном году (рассчитывается для всех поездов с запланированными остановками для перегрузки вагонов в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- среднее время остановки поездов на границах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, прибывающих на границы СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- медианное время остановки поездов на границах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, прибывающих на границы СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- среднее время остановки поездов в портах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, прибывающих в порты СЛКП в течение календарного года в Договаривающейся стороне);
- медианное время остановки поездов в портах СЛКП в календарном году (рассчитывается для всех поездов, прибывающих в порт в течение календарного года в Договаривающейся стороне).

34. Для оценки работы поездов могут использоваться следующие показатели:

- средняя скорость движения интермодальных поездов в календарном году (рассчитывается для всех поездов на их маршрутах в течение календарного года, причем время, проведенное на плановых остановках, следует исключить);

- отношение интермодальных поездов, задержанных более чем на 30 минут, ко всем интермодальным поездам в течение календарного года (рассчитывается как количество поездов с данной задержкой и делится на количество всех интермодальных поездов, использующих сеть Договаривающейся стороны в течение календарного года).

35. Возможность расчета вышеуказанных показателей зависит от того, какие данные уже собираются министерствами транспорта или национальными статистическими управлениями от различных участников транспортного процесса, в частности операторов железных дорог и соответствующих объектов, и возможен ли сбор дополнительных данных, необходимых для вышеуказанных показателей, в случае, если они еще не собраны, и в какие сроки.

36. В этой связи, прежде чем утверждать эти показатели, необходимо будет изучить, какие данные уже имеются в Договаривающихся сторонах. Поэтому рекомендуется, чтобы обзор показателей рассматривался отдельно от создания перечня сети и обзора изменений параметров сети.

37. Можно дополнительно изучить вопрос о том, будет ли Рабочая группа ЕЭК по статистике транспорта заинтересована в сборе данных, необходимых для оценки эффективности работы.
