



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике**

##### **Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 октября 2022 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

##### **Новые вопросы в области грузовых перевозок и логистики:**

**Проблемы, тенденции и показатели  
эффективности в отрасли**

### **Сетевые объединения для гибкого планирования перевозок, интеграции различных видов транспорта и укрепления позиции сектора интермодальных перевозок**

#### **Записка секретариата**

## **I. Введение**

1. В резолюции об укреплении интермодальных грузовых перевозок, принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии 25 февраля 2021 года, содержится призыв к тому, чтобы Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) поддерживала соответствующие сетевые объединения для гибкого планирования перевозок, интеграции различных видов транспорта и укрепления позиции сектора интермодальных перевозок.
2. На своей предыдущей сессии после первоначального обсуждения вопроса о сетевых объединениях WP.24 поручила секретариату собрать информацию об имеющейся передовой практике оказания поддержки сетевым объединениям для гибкого планирования перевозок, интеграции различных видов транспорта и укрепления позиции сектора интермодальных перевозок и представить эту информацию на шестьдесят пятой сессии.
3. Собранная секретариатом информация обобщена в настоящем документе.

## **II. Информация о передовой практике**

4. 24 июня 2022 года секретариат напомнил координаторам стран Европейской экономической комиссии (ЕЭК) о решении WP.24, касающемся сбора информации



о передовой практике в области поддержки сетевых объединений в интересах гибкого планирования перевозок, интеграции различных видов транспорта и укрепления позиции сектора.

5. На момент подготовки настоящего документа информацию о передовой практике направили следующие страны: Австрия, Германия, Греция, Латвия, Сербия, Франция и Чехия.

**а) Вопросы гибкого планирования перевозок**

6. Существуют действующие платформы бронирования грузовых мощностей для комбинированных перевозок (КП), а также проекты таких платформ. Эти платформы помогают объединить грузоотправителей и клиентов услуг КП. Кроме того, они сотрудничают с надежными партнерами, в частности, железнодорожными предприятиями и интермодальными перевозчиками. К таким платформам относятся:

- Rail-flow — цифровая экосистема, состоящая из платформы и решений вида «программное обеспечение как услуга» для железнодорожных грузовых перевозок и интермодальных перевозок. Ее задача — оптимизировать сотрудничество и налаживание связей между такими участниками процесса, как грузоотправители, железнодорожные экспедиторы, железнодорожные предприятия, интермодальные экспедиторы и интермодальные перевозчики.
- Modality — платформа, целью которой является объединение запросов на железнодорожные перевозки и доступных транспортных мощностей железнодорожных перевозчиков. Платформа позволяет клиентам находить, планировать и бронировать железнодорожные грузовые перевозки непосредственно в онлайн-режиме без каких-либо предварительных знаний о КП.
- Проект PhysICAL (Физический Интернет австрийских систем совместной логистики), рассчитанный на период с 2020 по 2024 год и реализуемый при поддержке Федерального министерства по вопросам борьбы с изменением климата, окружающей среды, энергетики, мобильности, инноваций и технологий Австрии, и в частности его компонент, связанный с открытой платформой управления перевозками, направлен на развитие открытых цифровых платформ для многостороннего надежного обмена данными (открытая платформа Pilot, концепция SupplyChain3.0). Дальнейшее развитие существующей интермодальной транспортной платформы (IMSLOT) с элементами совместной разработки и экологической оценки зарекомендовало себя как прагматичный подход, предоставляющий возможности оперативного, интерактивного и ориентированного на практику внедрения. Хотя в данный момент в ответ на конкретный запрос о перевозке IMSLOT выдает список исполнителей, упорядоченный по стоимости, времени или соблюдению графика, в дальнейшем будет добавлена оценка воздействия на окружающую среду, вызванного (потенциально выбранным) видом транспорта. Одна из целей проекта заключается в том, чтобы директивные органы принимали более рациональные решения на основе предоставленной дополнительной информации. Среди идей для дальнейшего развития — представление объективной характеристики с помощью стандартизированной балльной шкалы, конкретное значение которой может быть суммой различных факторов, таких как выбросы CO<sub>2</sub>, шум, безопасность движения и т. д., а также графическое представление значения устойчивости. Сложные расчеты, необходимые для реализации этих идей, — как предварительные, которые могут повлиять на принятие решений, так и последующие, необходимые для обеспечения объективной оценки, — требуют углубленной координации с WP.7 (цифровой двойник). Посредством соответствующей мотивирующей презентации заинтересованный директивный орган будет перенаправляться к цифровому двойнику для получения более подробной информации. Пилотная версия также включает оптимизационные расчеты для бронирования контейнеров и группировки перевозок. В случае гибкого подхода к бронированию контейнеров целью является достижение оптимальной

загруженности составов при контейнерных перевозках в оба конца путем предоставления подробной информации. Отображение показателя устойчивости может прямо указать директивным органам на последствия их действий при принятии решений. Группировка перевозок осуществляется посредством алгоритма оптимизации, задача которого — рационализировать перевозки путем их объединения.

#### **b) Вопросы интеграции различных видов транспорта**

7. Реализуется множество исследовательских проектов, направленных на повышение качества сотрудничества и интеграции участников интермодальных перевозок. К их числу относятся:

- Проект KV 4.0, спонсируемый Федеральным министерством цифровых технологий и транспорта Германии и направленный на упрощение сложных логистических процессов. Проект завершился в мае 2021 года и привел к разработке прототипа совместного центра данных и стандартизированных интерфейсов, которые обеспечивают участникам прямой доступ к транспортным параметрам КП, в частности к сведениям о заказах, графике движения, прогнозах времени прибытия и другой связанной с перевозками информации. Для беспрепятственного обмена данными в рамках проекта участвующие партнеры согласовали и использовали единый стандарт данных, а именно формат EDIGES4.0. В целях дальнейшего преобразования прототипа центра данных в рыночный продукт после завершения проекта предполагалось создать операционную структуру, которая будет выполнять функции брокера данных.
- Проект DIGIT, реализация которого под управлением Центра содействия интермодальным перевозкам Германии (ЦСИП) привела к созданию в этой стране спецификации по стандартизированному обмену данными (DIN SPEC 91073). Цель проекта — стандартизировать обмен данными в цепи интермодальных перевозок для обеспечения бесперебойного потока информации. Он ориентирован на содействие в обеспечении доступа к наиболее важной информации в едином формате и в нужное время для всех участников КП. Это должно заложить основу эффективной цифровой коммуникации, которая крайне важна для развития технологий автоматизации и оцифровки данных, касающихся цепочки интермодальных перевозок.

8. Существуют программы стимулирования проектов, которые направлены на автоматизацию логистических коридоров для реализации глобальной концепции автоматизации всех звеньев мультимодальной цепочки поставок.

9. Кроме того, важным фактором, способствующим интеграции различных видов транспорта и укреплению позиции интермодальных перевозок, считается строительство и расширение современных терминалов и портов КП.

#### **c) Вопросы укрепления позиции сектора интермодальных перевозок**

10. За несколько лет, в частности, на территории Европейского союза для различных целей, связанных с интермодальными перевозками, был сформирован ряд групп заинтересованных экспертов.

11. Одна из этих групп — «АГОРА», целью которой является поддержка взаимного обмена передовой практикой между руководством различных терминалов и оказание взаимопомощи в изучении способов улучшения взаимодействия с другими участниками цепочки интермодальных перевозок. Еще одна задача группы — содействие стандартизации процедур, снижению затрат и, следовательно, оптимизации цепочки интермодальных перевозок. Более подробную информацию о проекте «АГОРА» и его группе заинтересованных экспертов по вопросу терминалов можно найти на сайте [Intermodal Terminals \(intermodal-terminals.eu\)](https://intermodal-terminals.eu).

12. Другая группа была учреждена по итогам проведенного ЦСИП совещания по вопросу о кризисной ситуации, обусловленной COVID-19. Изначально ее целью был

обмен информацией между операторами терминалов и взаимное обучение методам преодоления кризиса, защита сотрудников терминалов и портов КП от инфицирования и, тем самым, обеспечение непрерывной работы. В результате такого сотрудничества было разработано руководство по конкретным мерам защиты, которое получило широкое распространение на территории Австрии, Германии и Швейцарии. Руководство постепенно совершенствовалось и на сегодняшний день содержит около 30 конкретных мер по защите сотрудников. В ходе сотрудничества было выработано 14 общих рекомендаций для политиков и властей, включая рекомендации по бесконтактным перевозкам или круглосуточной работе критически важных коридоров.

13. Одной из задач платформы PRIME (Платформа для управляющих железнодорожной инфраструктурой Европы) является содействие стратегическому обсуждению и изучению инициатив и текущих проектов в области смягчения последствий изменения климата и перехода к климатически нейтральной экономике к 2050 году. В рамках платформы рассматриваются различные подходы, с помощью которых управляющие железнодорожной инфраструктурой могут внедрять инновации, осуществлять модернизацию и стимулировать переход от других видов транспорта к железнодорожному, что тоже способствует укреплению сектора интермодальных перевозок.

14. «Рейлнет Юроп» — это сеть европейских управляющих железнодорожной инфраструктурой и органов распределения мощностей, которая, помимо прочего, предоставляет различным организациям, связанным с железнодорожными грузовыми коридорами, платформу для координации и совместной разработки взаимовыгодных согласованных процессов и инструментов. Эта работа ведется с учетом того, что грузовые перевозки могут начинаться и заканчиваться не только в зонах железнодорожных грузовых коридоров, поэтому необходимы эффективные и согласованные интерфейсы, которые позволят включить в процесс управления коридорами также и терминалы.

15. Еще одной формой укрепления сектора интермодальных перевозок является создание стратегических партнерств. Их участниками становятся операторы терминалов КП и логистические предприятия. Благодаря такой форме сотрудничества логистические предприятия обеспечивают необходимую пропускную способность перевалочных пунктов для своих клиентов, а операторы терминалов КП получают новых клиентов.

16. Также упоминаются национальные планы развития транспорта, в которых предлагаются различные мероприятия, в том числе по улучшению функционирования КП, которые, как ожидается, будут преобразованы в конкретные проекты, способствующие сотрудничеству между различными субъектами.

17. Еще одним способом стимулирования и возможного укрепления сектора интермодальных перевозок является организация курсов электронного обучения и семинаров по КП. Так, формирование глубокого понимания преимуществ КП, в том числе путем создания сетевых объединений и разработки методик КП, может привлечь новые компании как в сам сектор, так и в соответствующие сетевые объединения и тем самым способствовать их укреплению.

---